

Soile Veijola ja Kati Kyyrö (toim.)

Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä

Valtioneuvoston
selvitys- ja tutkimus-
toiminnan julkaisusarja

2020:26

ISSN 2342-6799

ISBN PDF 978-952-287-934-9

Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26

Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä

Soile Veijola ja Kati Kyyrö (toim.)

Tekijät:

Soile Veijola, Professori, VTT, dosentti
Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti (MTI)

Kati Kyyrö, Tutkimusapulainen, YTM
Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti (MTI) ja Arktinen keskus

Jukka Jokimäki, Yliopistotutkija, FT, dosentti
Lapin yliopisto, Arktinen keskus

Harri Hautajärvi, Arkkitehti SAFA, TkT
Arkkitehtitoimisto Harri Hautajärvi

Airi Matila, Metsäasiantuntija
MMM, Tapio Oy

Salla Jutila, Yliopisto-opettaja, YTM
Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti (MTI)

Helena Lonkila, Yliopiston opettaja, tutkijatohtori, FT
Jyväskylän yliopisto, Musiikin, taiteen ja kulttuurin tutkimuksen laitos

Hannes Pasanen, Luonnonhoidon asiantuntija
MMT, Tapio Oy

Antti Makkonen, Projektitutkija, FM
Jyväskylän yliopisto

Valtioneuvoston kanslia

ISBN PDF: 978-952-287-934-9

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2020

Kuvailulehti

Julkaisija	Valtioneuvoston kanslia		30.4.2020
Tekijät	Soile Veijola ja Kati Kyyrö (toim.)		
Julkaisun nimi	Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä		
Julkaisusarjan nimi ja numero	Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:26		
ISBN PDF	978-952-287-934-9	ISSN PDF	2342-6799
URN-osoite	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9		
Sivumäärä	127	Kieli	suomi
Asiasanat	tutkimus, tutkimustoiminta, kulttuuriympäristö, matkailu, mittarit, vierailukestävyys, kolmiomittausmalli, monitieteisyys		
Tiivistelmä <p>Kulttuuriympäristöt, jotka ilmentävät eri tavoin kulttuurin vaiheita sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta, ovat suosittuja vierailukohteita. Kulttuuriympäristöt rikastuttavat matkailutoimintaa. Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman tavoitteena on vahvistaa kulttuurimatkailua esimerkiksi hyödyntämällä maailmanperintökohteita.</p> <p>Matkailun kasvuun liittyy myös kestävyysshaasteita. Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen kulttuuristen ja sosiaalisten muutosten ennakoinnille, arvioinnille tai seurannalle ei kuitenkaan ole käytössä toimintamalleja tai mittareita, joita matkailussa voitaisiin systemaattisesti hyödyntää.</p> <p>Kestävästi kasvavan matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä -hankkeessa (MAMOMI) vastattiin tähän tietotarpeeseen. Siinä kartoitettiin kestävyiden ulottuvuuksia ja nykyisin tarjolla olevia matkailun vaikutusten mittausta- ja seurantamenetelmiä yhteiskunta- ja luonnontieteissä. Hankkeessa mallinnettiin vierailukestävyiden kolmiomittausmalli kestävä kehityksen työkaluksi kulttuuriympäristöissä tapahtuvalle matkailutoiminnalle.</p> <p>Teoreettisen mallin avulla on mahdollista tarkastella tasapuolisesti kulttuurista, ekologista ja sosiaaloudellista kestävyyttä. Hankkeen tuloksia voidaan hyödyntää matkailun kehittämistyössä ja päätöksenteossa sekä paikantaa kehittämiskohteita kulttuuriympäristöissä tapahtuvan matkailun kulttuurisessa ja sosiaalisessa kestävyyydessä.</p> <p>Matkailijoita kiinnostavaa kulttuuriympäristöä havainnollistetaan raportissa Tornionjokilaakson avulla.</p>			
Tämä julkaisu on toteutettu osana valtioneuvoston selvitys- ja tutkimussuunnitelman toimeenpanoa. (tietokayttoon.fi)			
Julkaisun sisällöstä vastaavat tiedon tuottajat, eikä tekstisisältö välttämättä edusta valtioneuvoston näkemystä.			
Kustantaja	Valtioneuvoston kanslia		
Julkaisun myynti/ jakaja	Sähköinen versio: julkaisut.valtioneuvosto.fi Julkaisumyynti: vnjulkaisumyynti		

Presentationsblad

Utgivare	Statsrådets kansli		30.4.2020
Författare	Soile Veijola ja Kati Kyyrö (red.)		
Publikationens titel	Mångvetenskapliga mätare för hållbart växande turism i kulturmiljöer		
Publikationsseriens namn och nummer	Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2020:26		
ISBN PDF	978-952-287-934-9	ISSN PDF	2342-6799
URN-adress	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9		
Sidantal	127	Språk	finska
Nyckelord	forskning, forskningsverksamhet, kulturmiljö, turism, mätare, besökhållbarhet, triangelmättningsmodell, mångvetenskaplighet		
Referat <p>Kulturmiljöer som på olika sätt avspeglar kulturella faser samt människans och naturens växelverkan är populära besöksobjekt. Kulturmiljöerna berikar turismverksamhet. Avsikten med statsminister Sanna Marins regeringsprogram är att bl.a. främja kulturturismen t.ex. genom att dra nytta av världsarvsobjekten.</p> <p>Turismens tillväxt förknippas med också hållbarhetsutmaningar som är speciellt aktuella i värdefulla kulturmiljöer. Det finns dock inga systematiskt användbara funktionsmodeller eller mätare för att förutse, utvärdera och efterfölja kulturmiljöernas kulturella och sociala förändringar.</p> <p>Projektet "Mångvetenskapliga mätare för hållbart växande turism i kulturmiljöer" (MAMOMI) fyllde detta kunskapsbehov. Där kartlades till hållbarhet bidragande faktorer samt nuförtiden tillgängliga samhälls- och naturvetenskapliga mättnings- och efterföljningsmetoder gällande turismens inflytande. I projektet beskrevs besökhållbarhetens triangelmättningsmodell som redskap för hållbar utveckling för turismverksamhet i kulturmiljöer.</p> <p>Med hjälp av denna teoretiska modell är det möjligt att objektivt betrakta kulturell, ekologisk och socioekonomisk hållbarhet. Resultaten av projektet kan vara till nytta när det gäller att utveckla och fatta beslut inom turismen. Med hjälp av dem kan man lokalisera utvecklingsobjekt och således befrämja utvecklandet av kulturellt och socialt hållbar turism i kulturmiljöer.</p> <p>En för turister intressant kulturmiljö åskådliggörs i rapporten med hjälp av Tornedalen.</p>			
Den här publikation är en del i genomförandet av statsrådets utrednings- och forskningsplan. (tietokayttoon.fi) De som producerar informationen ansvarar för innehållet i publikationen. Textinnehållet återspeglar inte nödvändigtvis statsrådets ståndpunkt			
Förläggare	Statsrådets kansli		
Beställningar/ distribution	Elektronisk version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Beställningar: vnjulkaisumyynti		

Description sheet

Published by	Prime Minister's Office		30 April 2020
Authors	Soile Veijola ja Kati Kyyrö (ed.)		
Title of publication	Multidisciplinary Measurement Methods for Sustainable Growth of Tourism in Cultural Environments		
Series and publication number	Publications of the Government's analysis, assessment and research activities 2020:26		
ISBN PDF	978-952-287-934-9	ISSN PDF	2342-6799
Website address (URN)	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9		
Pages	127	Language	Finnish
Keywords	research, research activities, cultural environment, tourism, measurement method, visitation sustainability, triangulation model		
Abstract <p>Cultural environments, illuminating cultural evolution and human-nature interaction, are popular visiting destinations. Cultural environments enrich tourism activities. The programme of Prime Minister Sanna Marin's government aims to promote cultural tourism for example to World Heritage Sites.</p> <p>Growth of tourism is underpinned by also sustainability challenges which are of particular relevance in valuable cultural environments. However, cultural and societal change of cultural environments through tourism cannot be accurately predicted, assessed or monitored due to lack of models of action, and indicators to be systematically utilized.</p> <p>The project, entitled Multidisciplinary Measurement Methods for Sustainable Growth of Tourism in Cultural Environments (MAMOMI), responds to this need for knowledge. It set out to examine the dimensions of sustainability and extant social and natural scientific methods for measuring and monitoring the impacts of tourism. The project developed a triangulation model for visitation sustainability for the purpose of measuring and monitoring sustainability of tourism activities in cultural environments.</p> <p>The proposed theoretical model allows for addressing the cultural, ecological and socio-economic dimensions of sustainability. The findings of the project are applicable to developing tourism and supporting decision-making. They can be used to identify development targets in the culturally and socially sustainable tourism in cultural environments.</p> <p>The report illuminates a cultural environment that is of interest to tourists with the help of the Torne River Valley.</p>			
This publication is part of the implementation of the Government Plan for Analysis, Assessment and Research. (tietokayttoon.fi) The content is the responsibility of the producers of the information and does not necessarily represent the view of the Government.			
Publisher	Prime Minister's Office		
Distributed by/ Publication sales	Online version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Publication sales: vnjulkaisumyynti		

Sisältö

LUKIJALLE	9
1 Johdanto	12
1.1 Kulttuuriympäristöissä tapahtuvaa matkailua koskeva tietotarve.....	13
1.2 Hankkeen tutkimuskysymykset, tavoitteet, toimenpiteet ja rajaukset.....	15
1.3 Keskeiset käsitteet.....	18
1.4 Raportin rakenne.....	23
Tornionjokilaakso kulttuurisena alueena	25
Kirkkoja Väylän varrella	27
2 Kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävä matkailun viitekehys	29
2.1 Kestävä kehitys maailmanlaajuisena tavoitteena ja Suomen kansallisissa strategioissa.....	29
2.2 Kulttuuriympäristöjen arvioinnin nykykäytäntöä.....	33
2.3 Kulttuuriympäristöjen kestävä kehittäminen Suomessa.....	35
2.4 Kulttuurin rooli kestävässä kehityksessä	37
2.5 Matkailun kasvun vaikutukset kestävässä kehitykseen	39
2.6 Kestävyyden käsite matkailututkimuksessa	43
2.7 Kantokyvystä vierailukestävyyteen.....	45
2.8 Kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävä matkailu kulttuuriympäristöissä.....	47
Jokilaakson kyliä ja vanhaa talonpoikaisasutusta	48
Tornionjokilaakso alkaa kiinnostaa matkailualueena	50
3 Katsaukset nykyisin käytössä oleviin mittareihin ja seurantakeinoihin	52
3.1 Miksi mitataan ja mitä mittareilta odotetaan?	53
3.2 Matkailun taloudelliset mittarit.....	56
3.3 Kulttuurisen ja sosiaalisen kestäväyyden mittarit matkailussa	58
3.4 Ympäristöekologiset mittarit ja seurantamenetelmät.....	62
3.5 Metsätieteiden menetelmiä sosiaalisen ja kulttuurisen kestäväyyden mittaamiseen ja seurantaan.....	68
3.6 Millaisia matkailuvaikutusten mittareita on tällä hetkellä käytettävissä kulttuuriympäristöihin kohdistuvan matkailukehittämisen kestäväyyden seurantaan?.....	71
Tornionjokilaakson maisemia aletaan kuvata ihannoivasti.....	74

4	Kolmiomittausmenetelmän mallinnus	76
4.1	Moniulotteisen yhdistelmämittariston tarve ja lähtökohdat	76
4.2	Maapallon geodeettisista mittauspisteistä kulttuuriympäristöjen kestävyiden mittauspisteisiin	78
4.3	Mittareiden valintapolun mallintaminen	80
4.4	Mittareiden ohjaava ja kannustava vaikutus tulevaisuuden matkailussa	82
4.5	Mitä matkailun kestävyysvaikutuksia kartoittavassa mallintamistyössä täytyy ottaa huomioon?	83
	Aavasaksa ja öinen aurinko	84
5	Vierailukestävyiden kolmiomittausmalli	87
5.1	Vierailukestävyiden kulttuurinen ulottuvuus	88
5.2	Vierailukestävyiden ekologinen ulottuvuus	93
5.3	Vierailukestävyiden sosiotaloudellinen ulottuvuus	97
5.4	Miten vierailukestävyiden kolmiomittausmallilla voi edistää kestävä matkailua kulttuuriympäristöissä?	102
	Arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä ja -maisemia Tornionjokilaaksossa	105
6	Yhteenveto	107
6.1	Keskeiset tulokset ja johtopäätökset	109
6.2	Keskeiset toimenpide-ehdotukset	111
6.3	Jatkotutkimusaiheita	112
	Tornionjokilaakson kulttuurihistoria havainnollistaa kulttuurilähtöistä matkailua	113
Liite:	Suomea velvoittavat tärkeimmät kulttuuriympäristöä koskevat sopimukset	115
Lähteet		117
	Yhteiskuntatieteet	117
	Luonnontieteet	120
	Strategialähteet	122
	Muut lähteet	123
	Tornionjokilaaksosta kertovat kulttuurihistorialliset lähteet	126

LUKIJALLE

Kestävästi kasvavan matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä – lyhyesti MAMOMI-hanke – oli osa valtioneuvoston vuoden 2019 selvitys- ja tutkimussuunnitelman toimeenpanoa. Hanke toteutti suunnitelman kokonaisuutta ”Ympäristö, luonnonvarat ja puhtaat ratkaisut”.

Matkailun kasvulla, ilmastonmuutoksella, luonnonvarojen ehtymisellä ja globalisaatiolla on moninaisia ja toisiinsa kytkeytyviä vaikutuksia. Useimmat globaalit haasteet kietoutuvat matkailuun – sen vastuullisuuteen ja mahdollisuuksiin tukea kestävä kehitystä.

Matkailu on kautta aikojen kohdistunut paikkoihin, joilla on kulttuurista arvoa, ja erilaiset kulttuuriympäristöt ovat suosittuja matkailijoiden parissa. Kulttuuriympäristöt ovat matkailun vetovoimatekijöitä ja voimavaroja. Kulttuurihistoriallisesti merkittävät ja maise-mapiirteiltään erityisen vaikuttavat kulttuuriympäristöt tarjoavat mahdollisuuksia kehittää matkailuelinkeinoja. Kulttuuriympäristöissä tapahtuvan matkailun kestävyys punoutuu kestävä kehityksen yleisiin periaatteisiin. Sitä kohti voidaan pyrkiä monialaisella kestävyys-teen tähtäävällä vastuullisella kehittämistyöllä ja toiminnalla. MAMOMI-hankkeen tavoite oli tarkastella kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävä matkailun toimintamalleja kulttuuriympäristöissä monitieteisesti.

Kulttuurisesti kestävä kehitys on haastavampaa seurata ja arvioida kuin taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävyttä, joita on myös tutkittu enemmän. Tässä hankkeessa mallinnettiin teoreettinen *vierailukestävyuden kolmiomittausmalli*, jossa kestävyttä tarkastellaan *kulttuurisen*, *sosiotaloudellisen* ja *ekologisen* ulottuvuuden näkökulmista. Vierailulla viitataan erityisesti paikkojen *vierailtavuuteen (visitability)*. Vierailtavuus on ”matkailua” tarkempi termi kuvaamaan sitä, mitä matkailussa tapahtuu ennen kaikkea *matkakohteen kannalta*.

Vierailukestävyuden viitekehys painottaa tarvetta kehittää kulttuuriympäristöjä tulevaisuuden näkökulmasta nykyisten ja tulevien sukupolvien tarpeita ajatellen. Se korostaa vierailukohteiden arvoa ja merkityksiä niin paikallisille asukkaille kuin matkailijoillekin.

Kestävä kehitys ei tapahdu ilman kulttuurista muutosta. Kulttuuri välittää tietoa, ohjaa kestävän kehityksen prosesseja ja yhteensovittaa kestävän kehityksen muita osa-alueita. MAMOMI-hankkeen aikana tuotetun tiedon toivotaan palvelevan erilaisia kulttuuriympäristötoimijoita: päätöksentekijöitä, viranomaisia, asiantuntijoita, paikallisia yhdyskuntia, tutkimus- ja kehittämislaitoksia, kulttuurialan toimijoita, matkailuyrityksiä ja muita markkinatoimijoita. Sen annin toivotaan välittyvän myös matkailijoiden arkeen ja asenteisiin.

MAMOMI-hanke toteutui tutkimuskonsortiona, johon kuuluivat Lapin yliopisto (Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti MTI ja Arktinen keskus), Tapio Oy, Jyväskylän yliopisto (Musiikin, taiteen ja kulttuurin tutkimuksen laitos, Kulttuuriympäristön tutkimuksen maisterikoulutus KUOMA) sekä Arkkitehtitoimisto Harri Hautajärvi. Konsortiohanketta johti professori Soile Veijola Lapin yliopistosta Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutista. Raportti on laadittu ennen koronavirusepidemian alkua.

Hankkeen ohjausryhmässä toimivat Anne Mattero (opetus- ja kulttuuriministeriö, puheenjohtaja), Eero Koski opetus- ja kulttuuriministeriöstä, Sanna Kyyrä työ- ja elinkeinoministeriöstä, Miliza Malmelin ja Tuija Mikkonen ympäristöministeriöstä sekä Marianne Selkäinaho maa- ja metsätalousministeriöstä. Ohjausryhmään kuuluivat pysyvinä asiantuntijajäseninä Petri Halinen ja Sirkka-Liisa Seppälä Museovirastosta, Susanna Markkola Business Finland/Visit Finlandista, Matti Tapaninen Metsähallituksen Luontopalveluista, Milla Öystilä Suomenlinnan hoitokunnasta, Tuukka Kaidesoja Helsingin yliopistosta ja Kirsi Suomi Saamelaiskäräjiltä. Ohjausryhmän sihteerinä toimi metsäasiantuntija Airi Matila Tapio Oy:stä.

Arvokasta erityisasiantuntemustaan hankkeen käyttöön antoivat Kristian Sievers, Marianne Lehtimäki, Tuukka Kaidesoja, Pasi Satokangas, Juha Himanka, Pekka Vasari, Ilari Hovila, Janne Säynäjäkangas, Arttu Säynäjäkangas, Teemu Loikkanen, Arto Kauppi, Marjut Kokko, Satu Luiro, Marko Varajärvi, Unto Matinlompola, Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki ja Heikki Hanka. Clément Massé toimi tutkimusavustajana kirjallisuushauissa ja ekologisissa kenttätutkimuksissa. Myös Juho Kähkönen teki tiedonhakuja tutkimusavustajana.

Tekijät
Huhtikuu 2020



Kuva 1. Aavasaksan laelta avautuvat laajat näkymät Tornionjokilaaksoon ja silmän kantamattomiin ulottuville vaaraselänteille. Näitä maisemia on ylistetty matkakirjallisuudessa 1700-luvulta lähtien, ja ne vetoavat matkailijoihin edelleen. Wikimedia Commons.

1 Johdanto

Soile Veijola ja Kati Kyyrö

Erilaiset kulttuuriympäristöt ja etenkin Unescon maailmanperintökohteet ovat suosittuja käyntikohteita matkailijoiden parissa. Niitä myös markkinoidaan heille aktiivisesti. Matkailu on kautta aikojen kohdistunut paikkoihin, joilla on kulttuurista arvoa. Kulttuurihistoriallisesti merkittävät ja esimerkiksi maisemapiirteiltään erityisen vaikuttavat kulttuuriympäristöt tarjoavat mahdollisuuksia kehittää matkailuelinkeinoa.

Matkailu on kasvanut maailmanlaajuisesti. Maailman matkailujärjestö UNWTO (*United Nations World Tourism Organization*) kertoo kansainvälisten saapuvien matkailijoiden määrän ylittäneen 1,5 miljardia vuonna 2019. Vuonna 2010 UNWTO oli arvioinut pitkän aikavälin ennusteessaan kyseisen määrän ylittyvän vasta kahta vuotta myöhemmin, eli vuonna 2020. Kasvua ovat kiihdyttäneet esimerkiksi talouskasvu ja lentomatkailun hintojen putoaminen. (UNWTO, 2019, 2020.)

Matkailu on merkittävä elinkeino Suomessa. Vuonna 2018 sen osuus oli Suomen bruttokansantuotteesta (BKT) 2,7 prosenttia. Suomeen suuntautuva kansainvälinen matkailu kasvoi vuonna 2018 noin 3 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, ja Suomeen tehtiin 8,5 miljoonaa matkaa ulkomailta. Kasvu oli suurinta Lapissa (+6 prosenttia) ja pääkaupunkiseudulla (+1 prosentti). Kotimaisia matkoja tehtiin vuonna 2018 suunnilleen sama määrä kuin aiempaan vuoteen eli noin 7 miljoonaa. Vuonna 2018 ulkomaalaiset matkailijat kuluttivat Suomen vierailuillaan 3,1 miljardia (pl. henkilöliikenne), mikä oli noin 40 miljoonaa euroa enemmän kuin edeltävänä vuonna. (Suomen virallinen tilasto, 2019; Visit Finland, 2018, 2019a, b.)

Matkailun kokonaiskysyntä Suomessa oli vuonna 2017 noin 15 miljardia euroa. Suomen majoitusliikkeissä kirjattiin vuonna 2019 yli 23 miljoonaa yöpymistä. Niistä noin 16 miljoonaa oli kotimaisten matkailijoiden ja 7,1 miljoonaa ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisiä. Vuonna 2019 majoituspalveluiden kysyntä kasvoi 3,9 prosenttia. (Suomen virallinen tilasto, 2020.) Matkailuvienti oli 4,6 miljardia euroa vuonna 2017 (mukaan lukien

henkilöliikenne). Yhden matkailun tuoman euron on arvioitu tuovan 56 senttiä muille toimialoille. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2019, s. 11–12; Visit Finland, 2018.)

Matkailu on tuonut Suomeen vientituloja ja vahvistanut monien alueiden taloudellista elinvoimaisuutta. Se nojaa luonnonympäristöihin, kulttuuriin, kulttuuritarjontaan ja kulttuuriympäristöihin. Suomen maailmanperintökohteissa vierailee noin 2 miljoonaa kävijää vuosittain. Esimerkiksi Suomenlinnassa oli vuonna 2018 yli miljoona kävijää. Vuodesta 2015 alkaen Suomen ammatillisesti hoidettujen museoiden kävijämäärät ovat olleet kasvussa. Vuonna 2018 kasvu jatkui maltillisesti. Museotilaston mukaan Suomen ammatillisesti hoidetuissa museoissa vierailtiin sinä vuonna yhteensä noin 7,1 miljoonaa kertaa. (Museotilasto, 2019; Suomenlinnan hoitokunta ja Suomen maailmanperintökohteiden yhdistys, 2019; Suomen maailmanperintökohteiden yhdistys, ei vl.; Suomen museoliitto, 2019.)

Suomessa taide- ja kulttuuritapahtumia järjestetään usein kulttuuri- ja luonnonympäristöltään sekä maisemaltaan ainutlaatuisissa paikoissa. Vuonna 2018 opetus- ja kulttuuriministeriöltä valtionavustusta saaneiden valtakunnallisesti merkittävien taide- ja kulttuurifestivaalien kokonaiskäyntimäärä oli noin miljoona. Festivaalien matkailullinen merkittävyys vaihtelee. Monet houkuttelevat kävijöitä lähialuetta kauempaa, ja usein matkailijoita eri puolilta Suomea, mikä on kotimaan matkailun kannalta merkittävää. Vastaavasti festivaalit tuottavat taloudellista tulosta vuosittain. Festivaalivieraiden on arvioitu käyttävän rahaa paikallisiin palveluihin muita matkailijoita kaksin- tai kolmin kerroin enemmän. (Kulttuuripolitiikan tutkimuskeskus Cupore, 2019; Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2016.)

Myös kansallispuistojen käyntimäärät ovat kasvaneet. Vuonna 2018 Metsähallituksen kansallispuistojen yhteenlaskettu käyntimäärä oli 3,1 miljoonaa ja seuraavana vuonna 3,2 miljoonaa. (Metsähallitus, 2020.)

1.1 Kulttuuriympäristöissä tapahtuvaa matkailua koskeva tietotarve

Matkailun volyymin kasvuun liittyy paljon mahdollisuuksia, mutta myös globaaleja, kansallisia, alueellisia ja paikallisia kestävyysshaasteita. Esimerkiksi Euroopan vanhojen kaupunkien vanhimmat ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimmat osat, jotka ovat samalla paikallisten asukkaiden arjen kulttuuriympäristöjä, alkoivat pikkuhiljaa myös kärsiä liian suuresta suosioistaan matkailukohteina. Suomessakin syntyi pohdintaa varsinkin suosittujen matkakohteiden kantokyvystä ja matkailun hallinnan tarpeesta. Esimerkkeinä voidaan mainita Suomen Unescon maailmanperintökohteet ja saamelaisen kotiseutualue.

Raportin viimeistelyn hetkellä tilanne on koronaviruspandemian takia poikkeuksellinen myös matkailussa. Kysymystä pandemianjälkeisestä matkailusta pohditaankin parhaillaan joka puolella maailmaa niin matkailualalla kuin tiedeyhteisössäkin. Palaako matkailu kaiken muun yhteiskunnallisen toiminnan tavoin entiselleen, ja missä tahdissa palautuminen tapahtuu – vai muuttuvatko maailma ja sen myötä myös matkailu kevään 2020 kriisin takia pysyvästi?

Matkailun ja sen kestävyysmittaaminen, seuranta, arviointi ja ennakointi säilyttävät joka tapauksessa keskeisyytensä. Ne muodostavat jatkossakin vaativan haasteen. Matkailu liittyy monenlaiseen yhteiskunnalliseen toimintaan, ei ainoastaan lomailuun. Matkailuala ei myöskään ole yksi toimiala vaan toimialojen rypäs. Monet muut toimialat liittyvät siihen suoraan tai välillisesti. Matkailu on kansainvälistä toimintaa, jolla on merkittäviä paikallisia kulttuurisia, sosiaalisia ja ekologisia vaikutuksia. Sillä on tärkeä rooli osana globaalia ja paikallista kulttuuria ja taloutta, ekologisia ja sosiaalisia järjestelmiä sekä verkostoituneita yhteisöjä.

Matkailulla on sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Myönteiset vaikutukset liittyvät esimerkiksi vientiin, alue- ja paikallistalouden ja työllisyyden kasvuun, hajaseutualueiden asuttuina pysymiseen, palvelutarjonnan parantumiseen, luontomatkailun tulojen ohjaamiseen alueiden suojelutoimiin ja paikallisten ihmisten toimeentuloon sekä yleisen kulttuuri- ja ympäristötietoisuuden lisääntymiseen. Kielteisiin vaikutuksiin luetaan maailmanlaajuisesti esimerkiksi hiilijalanjäljen ja päästöjen kasvu, ei-toivotut muutokset paikallisten yhteisöjen arjessa, taloudellisten hyötyjen keskittyminen ja ohjautuminen paikallisen yhteisön ulkopuolelle sekä kohdeympäristöjen kuluminen, luontoarvojen heikkeneminen ja saastuminen.

Matkailun lisäksi kulttuuriympäristöihin vaikuttavat myös muut tekijät, esimerkiksi *ilmastonmuutos* (ks. esim. Becken, 2013; Kaján & Saarinen, 2013). Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin IPCC:n (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) ilmastoraportti *Global warming of 1,5 °C* korostaa ilmastonmuutoksen eteneviä ja kauaskantoisia vaikutuksia myös kansainväliselle matkailusektorille. Vaikutukset koskevat esimerkiksi matkailusektorin sijoituksia ja panostuksia, matkailualueiden vetovoimaisuutta, operationaalisia ja liikennöinnin kustannuksia sekä matkailukysynnän malleja (Scott & Gössling, 2018, IPCC:n, 2018 mukaan). Myös erilaisten sään ääri-ilmiöiden odotetaan ilmastoraportin mukaan yleistyvän ilmastonmuutoksen myötä, mikä tulee vaikuttamaan myös matkailusektoriin. Haasteisiin lukeutuvat myös luonnon biologisen, ekologisen ja geneettisen monimuotoisuuden vaarantuminen sekä ”ilmaisten luonnonresurssien” (kuten puhtaan ilman, veden ja viljelymaan) vaarantuminen ja jopa ehtyminen (ks. esim. Baldwin, Fröhlich & Rothe, 2019).

Liikkuminen paikasta toiseen eri syistä nivoutuu tiiviisti nykyiseen elämäntapaan, kulttuuriin ja työelämään. Matkailu on osa globalisaatiota ja samalla tiiviin verkostoitumisen luomia riskejä ja vastuita; matkailu edesauttaa esimerkiksi virusten nopeaa leviämistä. Maailmanlaajuiset pandemiat (ks. esim. Jamal & Budke, 2020; Saleh, Verma & Ihalanayake, 2011) sekä muut poikkeukselliset olosuhteet kuten luonnonkatastrofit (ks. esim. Birtchnell & Büscher, 2011) puolestaan vaikuttavat matkailuun. Matkailu onkin yhteiskunnallisesti keskeinen toimiala ja kestävän kehityksen kannalta tärkeä tutkimusalue.

Matkailun vauhdittaessa alueiden taloudellista elinvoimaisuutta kasvaa myös tarve suojella arvokkaita ja haavoittuvia kulttuuri- ja luontoympäristöjä. Matkailun tasapainoinen kehittäminen kulttuuriympäristöissä vaatii monialaisia tarkasteluja ja työkaluja kestävään kehitykseen ohjaavan poliittisen päätöksenteon tueksi.

1.2 Hankkeen tutkimuskysymykset, tavoitteet, toimenpiteet ja rajaukset

Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan tietotarvekuvauksen mukaisesti *Kestävästi kasvavan matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä* (MAMOMI) -hankkeella pyrittiin löytämään vastauksia seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

Millaisia kulttuurisia ja sosiaalisia vaikutuksia kasvavalla matkailulla on matkailualueiden kulttuuriympäristöihin, paikallisten asukkaiden arkeen, kulttuuriin ja elinkeinoelämään?

Millä menetelmillä voidaan arvioida, vaikuttavatko kulttuurisen ja sosiaalisen kantokyvyn kysymykset matkailijoiden käyntikokemuksiin kulttuuriympäristöissä?

Millä menetelmillä voidaan arvioida matkailun kulttuurisia ja sosiaalisia vaikutuksia matkailualueiden kulttuuriympäristöihin paikallisten asukkaiden arjen, kulttuurin ja elinkeinoelämän näkökulmasta?

Millaisilla arviointimenettelyillä voitaisiin kehittää kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävä matkailua?

Miten arviointimenettelyt voidaan vakiinnuttaa osaksi matkailualan kehittämistä, investointeja ja liiketoimintaa paikallisella, alueellisella ja kansallisella tasolla?

Miten matkailutulojen ohjautuminen kulttuuristen sisältöjen tuottajille vakiinnutetaan osana matkailupalveluja ja matkailuliiketoimintaa?

Esille nostetut tutkimuskysymykset ovat tärkeitä matkailun kestävän kehityksen kannalta Suomessa ja globaalisti. Ne ovat laajoja, moniulotteisia ja osin päällekkäisiä. Kysymyksillä tavoitellaan uutta tietoa, uusia toimintamalleja sekä keinoja vakiinnuttaa ne. Tutkimuskysymykset sisältävät monenlaisia kulttuuriympäristöihin liittyviä toimijuuksia: valtion viranomaistoimijat, kulttuuriympäristötoimijat ja -asiantuntijat, paikalliset yhdyskunnat ja asukkaat, tutkimus- ja kehittämislaitokset, kulttuurialan toimijat, matkailuyritykset ja muut markkinatoimijat sekä matkailijat. Kysymyksiä yhdistää sellaisten menetelmien tarve, joilla kulttuurista ja sosiaalista kestävyyttä voidaan mitata, arvioida ja seurata.

Kestävästi kasvavan matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä -hankkeessa (MAMOMI) vastattiin matkailun hallittua ja kestävää kasvua koskevaan tiedontarpeeseen, joka on erityisen ajankohtainen sosiaalisesti, kulttuurisesti ja ekologisesti hauraissa ja arvokkaissa kulttuuriympäristöissä. Hankkeessa haettiin keinoja seurata ja edistää matkailun kestävyttä, jotta ”kulttuurin, kulttuuriperinnön, kulttuuriympäristöjen ja luonnonmaisemien matkailukäyttö tukisi nykyistä paremmin kulttuuri- ja luonnonarvojen vaalimista” (vuoden 2019 valtioneuvoston selvitys- ja tutkimussuunnitelma, VN TEAS).

”Vaikka matkakohteet ovat usein myös merkittäviä kulttuuriympäristöjä, näiden merkitystä ja arvoja ei aina ole otettu riittävästi huomioon matkailua kehitettäessä.” (vuoden 2019 valtioneuvoston selvitys- ja tutkimussuunnitelma, VN TEAS)

Tietotarve ja tarkastelu kohdistuivat eritoten *kulttuuriseen ja sosiaaliseen kestävyYTEEN*.

Hankkeen tutkimusprosessissa edellä mainitut tutkimuskysymykset kiteytettiin seuraavaksi tieteelliseksi tutkimuskysymykseksi:

Millaisiin mittareihin perustuva seurantajärjestelmä voi parhaiten tukea kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävä matkailua arvokkaissa kulttuuriympäristöissä?

MAMOMI-konsortion hankesuunnitelman *yleinen tavoite* oli etsiä keinoja vahvistaa matkailun kulttuurista ja sosiaalista kestävyttä kulttuuriympäristöissä mittareiden avulla. Hankkeen tieteellinen tehtävä oli kartoittaa ja analysoida matkailuvaikutusten kestävyYden seurantaan soveltuvia mittareita ja muita menetelmiä uuden kestävyYTEEN liittyvän seurantatyökalun mallintamiseksi. Kulttuurinen ja sosiaalinen kestävyys nivottiin hankesuunnitelmassa niin ekologiseen kuin taloudelliseenkin kestävyYTEEN.

Keskeisenä tehtävänä oli nostaa poliittiseen keskusteluun ja päätöksentekoon kestävän kehityksen kannalta keskeisiä ilmiöitä ja myös konkreettisesti auttaa niiden seurannassa. Hankkeen tuloksilla pyritään edesauttamaan matkailun hallittua kasvua arvokkaissa kulttuuriympäristöissä. Tulosten toivotaan synnyttävän arvokeskustelua, jossa kestävän kehityksen osatekijöitä huomioidaan aiempaa tasapuolisemmin ja vastuullisemmin.

Hankkeen toimenpiteinä

1. kartoitettiin ja analysoitiin tiedonhakuina ja kirjallisuuskatsauksina kestävän kehittämisen strategiat ja niiden yhteydet kulttuuriympäristöjen kehittämiseen,
2. tehtiin katsaukset matkailun vaikutusten mittaus-, arviointi- ja seurantatyökaluihin yhteiskuntatieteissä sekä ekologian ja metsätieteiden aloilla
3. järjestettiin uusien mittareiden suunnittelu ja testaus -tapahtumat (mittauspaja ja pilotointileiri), kaksi hanke- ja sidosryhmätapaamista, asiantuntijatapaamisia, kolme hankkeen välituloksia esittelevää seminaaria, joiden yhteydessä konsultoitiin eri alojen asiantuntijoita
4. käsitteellistettiin ja mallinnettiin monitieteinen vierailukestävyyden kolmiomittausmenetelmä matkailukehityksen kestävyysseuranta varten
5. tehtiin tulosten ja johtopäätösten pohjalta Policy Brief -toimenpide-ehdotuksia poliittiselle päätöksenteolle.

Hankkeessa syntyneet aineistot poliittisen päätöksenteon tausta-aineistoiksi ovat hankkeen loppuraportti ja Policy Brief -julkaisu. Hankkeen aikana julkaistiin blogikirjoituksia VNTeas Tieto käyttöön! -sivulla (<https://tietokayttoon.fi/ajankohtaista/blogi>), hankkeen kotisivulla (www.ulapland.fi/mamomi) ja Tapio Oy:n sivuilla (www.tapio.fi). Hankkeessa syntyi tieteenalakohtaisia empiirisiä tutkimusaineistoja, joita hyödynnetään myöhemmin hankkeeseen liittyvissä tiedejulkaisuissa.

Rajaukset

Hankkeen painopiste oli tutkimuksellinen, ja se keskittyi uuden mittausmetodologian kehittämiseen. Matkailijoiden käyttäytymistä tai kokemuksia matkailun sosiaalisesta ja kulttuurisesta kestävydestä ei kartoitettu. Matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden kokemukset ovat kuitenkin yhtä lailla mukana mallinnuksen tiettyjen mittauspisteiden ja mittausten rakentamisessa.

Myöskään matkailuyritysten näkökulmaa ei ole erityisesti painotettu tässä hankkeessa. Yrityksille suunnattuja kestävyysmittareita on kehitetty samanaikaisesti Visit Finlandin työ- ja elinkeinoministeriön ohjauksessa toteuttamassa *Sustainable Travel Finland* -ohjelmassa (STF-ohjelma, ks. <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland/>). Yritykset sisältyvät kuitenkin toimijoihin eräissä mallinnuksen mittauspisteissä ja mittareissa. Yritysten kuten muidenkin yhteiskunnallisten toimijoiden rooli on keskeinen myös toimenpide-ehdotuksissa.

Matkailun hiilijalanjälki ja päästövaikutukset rajautuivat hankesuunnitelman ulkopuolelle, samoin vedenalaiset kulttuuriympäristökohteet. Tässä raportissa keskitytään kulttuuriympäristöjen ekologian osalta terrestrisiin eli maaekosysteemeihin.

1.3 Keskeiset käsitteet

Nykyiset ja mahdollisesti tulevat maailmanperintökohteet sekä muut kulttuurisesti ja historiallisesti arvokkaat ympäristöt, joihin kohdistuu kasvavaa matkailua, ovat MAMO-MI-hankkeen tarkastelun keskiössä. Kestävän matkailun tavoite koskee kuitenkin kaikkia matkailuympäristöjä.

”Matkailu (tourism) on toimintaa, jossa ihmiset matkustavat tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolella olevaan paikkaan ja oleskelevat siellä yhtäjaksoisesti korkeintaan yhden vuoden ajan (12 kuukautta) vapaa-ajanvieton, liikematkan tai muussa tarkoituksessa” (Veijola, Ilola & Edelheim, 2013, s. 18).

Matkailutoimialat ovat laaja kokonaisuus, johon voidaan lukea useita toimialoja. Niitä ovat esimerkiksi majoitus- ja ravitsemistoiminta, matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta, urheilutoiminta, hui- ja virkistyspalvelut, kulttuuri- ja viihdetoiminta sekä henkilöliikenne ja liikennettä palveleva toiminta. Näin ollen matkailun vaikutuskenttä on laaja ja moninainen. (Jänkälä, 2019, s. 7, 54.)

MAMOMI-hankkeessa korostuu kulttuurimatkailun rooli osana globaalia matkailua.

”Kulttuurimatkailussa tuotetaan alueellisia ja paikallisia kulttuurin voimavaroja arvostaen matkailutuotteita ja -palveluja paikallisille ja alueen ulkopuolisille ihmisille liiketoiminnallisin perustein. Tavoitteena on luoda elämyksiä ja mahdollisuus tutustua näihin kulttuurisiin voimavaroihin, oppia niistä tai osallistua niihin. Näin vahvistetaan ihmisten identiteetin rakentumista, sekä oman että muiden kulttuurien ymmärrystä ja arvostusta.” (Kauppa- ja teollisuusministeriö 2006, s. 6; Opetus- ja kulttuuriministeriö 2013, s. 11).

Euroopan komission kestävän kulttuurimatkailun avoimen koordinaation työryhmä (OMC, *Open Method of Coordination working group*) korostaa kulttuuriperinnön ja matkailun integroitua hallintaa määrittäen vapaasti suomennettuna kestävän kulttuurimatkailun seuraavasti:

”Kestävä kulttuurimatkailu on kulttuuriperintöön ja matkailuun liittyvien toimintojen integroitua hallintaa yhdessä paikallisyhteisöjen kanssa tuottaen kaikille sidosryhmille sosiaalista, ekologista ja taloudellista hyötyä tavoitteena aineettoman ja aineellisen kulttuuriperinnön säilyttäminen ja kestävän matkailun kehittäminen” (Euroopan komissio, 2019, ks. <https://op.europa.eu/fi/publication-detail/-/publication/1aeff746-2255-11ea-af81-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF>).

Suurinta osaa matkailusta voi pitää kulttuurimatkailuna. Korkeakulttuuriin ja kansankulttuuriin tutustumisen ohella myös luontokohteet voivat sisältyä kulttuurikohteisiin. Vastavasti ruoka-, liikunta- ja kalastuskulttuuritkin kiinnostavat kulttuurimatkailijoita. MAMOMI-hankkeessa on kuitenkin keskitytty *kulttuuriympäristöihin*, ei kaikkeen kulttuurimatkailuun (ks. tarkemmin alaluvut 2.2 ja 2.3 tässä raportissa).

Hankkeen loppuraportissa nojataan tuoreimpaan määritelmään kulttuuriympäristöistä:

”Kulttuuriympäristö on kulttuurin vaiheita sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta ilmentävä ympäristö.” (Sanastot, ei vl., ks. <http://uri.suomi.fi/terminology/rakkultymp/c3>)

Määritelmää on täsmennetty seuraavasti:

”Kulttuuriympäristöjä syntyy ja ne muotoutuvat ihmisen toiminnan seurauksena. Niihin voidaan lukea kuuluvaksi rakennettujen kulttuuriympäristöjen lisäksi esimerkiksi kiinteät muinaisjäännökset, muut eri-ikäiset arkeologiset kohteet, kulttuurimaisemat ja perinnebiotoopit. Kulttuuriympäristöön liittyy myös ihmisen suhde ympäristöönsä ennen ja nyt, sille annetut merkitykset ja tulkinnat sekä sen erilaiset nimeämiset.” (Sanastot, ei vl., ks. <http://uri.suomi.fi/terminology/rakkultymp/c3>)

Asiayhteyteen liittyen puhutaan usein myös *kulttuuriperinnöstä (cultural heritage)* ja *kulttuuriperintömatkailusta (heritage tourism)*. Euroopan neuvoston puiteyleissopimus kulttuuriperinnön yhteiskunnallisesta merkityksestä eli Faron sopimus (2018) määrittelee kulttuuriperinnön seuraavasti:

Kulttuuriperintö on ”niitä menneisyydestä perittyjä voimavaroja niiden omistajasta riippumatta, jotka ihmisten mielestä kuvastavat heidän jatkuvasti muuttuvia arvojaan, uskomuksiaan, tietojaan ja perinteitään. Tähän kuuluvat kaikki ihmisten ja paikkojen vuorovaikutuksesta aikojen kuluessa rakentuneen ympäristön osat.” (Finlex, 2018, ks. <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2018/20180050>.)

Kulttuuriperintö voidaan määritellä kulttuurimatkailun ytimeksi. Kulttuuriksi voidaan tässä yhteydessä määritellä kaikki ihmisen aikaansaama kulttuuri, ”joka on vierailtavissa tai matkailuteollisuuden käytettävissä”. Se kattaa erityisen tärkeät ja merkittävät aineelliset ja aineettomat kulttuurimuodot, joiden yhteydessä matkailijoille ”esitellään maisemia, rakennuksia ja esineitä, tapoja, käytäntöjä ja rituaaleja”. (Hovi, 2017, s. 65–67.)

Kestävä kehitys

Kestävä kehitys tuli tunnetuksi YK:n Brundtlandin komission raportista vuodelta 1987.

Kestävää on "kehitys, joka tyydyttää nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta sukupolvilta mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa" (WCED, 1987).

Suomen kestävän kehityksen toimikunta syvensi määrittelyä vuonna 1994 seuraavasti:

"Kestävä kehitys on jatkuvaa, ohjattua yhteiskunnallista muutosta eri aluetasoilla, jonka päämääränä on turvata nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet" (Malaska, 1994, s. 3).

Brundtlandin komission työstä sai alkunsa prosessi, jonka myötä kestävää kehitystä on määritelty valtioiden sisällä, kansainvälisessä yhteistyössä ja tiedeyhteisössä. Komission määritelmän pohjalta on vakiintunutta erottaa kestävyudessa kolme ulottuvuutta: *sosio-kulttuurinen, taloudellinen ja ekologinen*. Myös Suomessa viranomaisten määritelmät eri hallinnonaloilla seuraavat johdonmukaisesti kyseistä jakoa. Sosiokulttuurista tarkastellaan kokonaisuutena, erottelematta sosiaalista ja kulttuurista ulottuvuutta:

Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys

"Sosiaalisessa ja kulttuurisessa kestävyudessa keskeisenä kysymyksenä on taata hyvinvoinnin edellytysten siirtyminen sukupolvelta toiselle. Yhä jatkuva väestönkasvu, köyhyys, ruoka- ja terveydenhuolto, sukupuolten välinen tasa-arvo sekä koulutuksen järjestäminen ovat maailmanlaajuisia sosiaalisen kestävyuden haasteita, joilla on merkittäviä vaikutuksia ekologiseen ja taloudelliseen kestävyteen." (Valtioneuvoston kanslia, ei vl.) Tieteellisissä keskusteluissa on toimittu usein samoin. Sosiokulttuurista kestävyysulottuvuuksien yhdistelmää on kuitenkin myös kyseenalaistettu. Tiedeyhteisö viittaa kulttuurisella kestävyydellä mm. yhteisöjen historian, tapojen ja identiteetin kunnioittamiseen sekä kulttuuriperinnön monimuotoisuuden edistämiseen. Sosiaalinen kestävyys taas viittaa yksilön elämään vaikuttaviin asioihin osana yhteisöä, esimerkiksi hyötyjen ja haittojen oikeudenmukaiseen jakaantumiseen. (Ks. esim. Garcia-Rosell, 2017, s. 229–230; Goodwin, 2011; Soini & Birkeland, 2014; Veijola, Ilola & Edelheim, 2013, s. 22–23.)

Myös taloudellinen kestävyys on saanut oman määritelmänsä:

Taloudellinen kestävyys

"Taloudellinen kestävyys on sisällöltään ja laadultaan tasapainoista kasvua, joka ei perustu pitkällä aikavälillä velkaantumiseen tai varantojen hävittämiseen. Kestävä talous on edellytys yhteiskunnan keskeisille toiminnoille. Siihen pitkäjänteisesti tähtäävä talouspolitiikka luo otolliset olosuhteet kansallisen hyvinvoinnin vaalimiselle ja lisäämiselle." (Valtioneuvoston kanslia, ei vl.)

Tiedeyhteisössä taloudelliseen kestävyYTEEN liitetään taloudellisen hyvinvoinnin ja työllisyyden kasvun lisäksi taloudellisesta kasvusta mahdollisesti aiheutuvien kielteisten vaikutusten huomiointi (ks. esim. Swarbrooke, 1999, s. 59).

Ekologinen kestävyys on tunnetuimpia ja keskustelluimpia kestävyYden ulottuvuuksia.

Ekologinen kestävyys

”Kestävän kehityksen perusehtona on biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien toimivuuden säilyttäminen sekä ihmisen taloudellisen ja aineellisen toiminnan sopeuttaminen pitkällä aikavälillä luonnon kestäkykyyn.” (Valtioneuvoston kanslia, ei vl.)

Tiedeyhteisössä ekologisella kestävyYdellä viitataan ihmisen merkittävään toimijuuteen ekosysteemissä. Ihmislaji vaikuttaa siihen omilla toimillaan ja olemalla myös itse ekosysteemissä tapahtuvien muutosten kohteena.

Ekologista kestävyYttä tarkastellaan usein seuraavan kolmen käsitteen avulla: *kantokyky* (*carrying capacity*, ks. myös alaluku 2.7), hyväksyttävissä olevan muutoksen rajat (*Limits of Acceptable Change* eli LAC-malli) ja ekosysteemipalvelut (*ecosystem services*).

Kantokyvyllä tarkoitetaan suurinta populaatiomäärää, jonka ympäristö pystyy elättämään. Matkailualueen (esimerkiksi kansallispuiston) ekologisella kantokyvyllä viitataan siihen, minkä verran käyttöä/käyttäjiä alue sietää pitkällä aikavälillä ilman, että kohdistuu merkittäviä vaurioita. Kantokyvyn avulla pyritään vastamaan kysymykseen, kuinka paljon on liian paljon. Jottei ympäristön kantokykyä ylitettäisi, tulee noudattaa ns. varovaisuusperiaatetta. Tällä tarkoitetaan, ettei luonnon tilan heikentämistä estävien toimien lykkäämistä voida perustella täydellisen tieteellisen näytön puuttumisella. (Ks. esim. Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki, 2007.)

LAC-malli on menetelmä, joka tarkastelee sitä, miten mittarille annettu arvo muuttuu tarkastelujakson aikana raja-arvojen puitteissa, ja kuinka suuri muutos on vielä hyväksyttävissä. LAC-menetelmässä alueella toimivat osapuolet määrittävät yhteisymmärryksessä minimi- ja maksimi-raja-arvot, joiden puitteissa toiminta pyritään ylläpitämään (Ks. esim. Hemmi, 2005; ks. myös alaluku 3.4.).

Ekosysteemipalveluilla tarkoitetaan luonnon tarjoamia tuotantopalveluita (esim. luonnonvarat, kalat, riistaeläinten liha), tukipalveluita (esim. hyönteisten tekemä kasvien pölytys, erilaiset elinympäristöt), säätelypalveluita (esim. veden kierto) ja kulttuuripalveluita (esim. kulttuurimaiseman kauneus, ulkoilumahdollisuudet, luontomatkailun myönteiset vaikutukset) (Hidarpää & Peltola, 2011).

On huomionarvoista, että kulttuuriympäristöjä ja -maisemia koskevan tiedon välittyminen on edellä mainitun määritelmän mukaan osa ekosysteemipalveluiden kulttuuripalveluja (ks. tarkemmin alaluku 3.4). Esimerkiksi *perinnebiotoopit* runsaine kukkaketoineen ja pölyttäjähönteisineen ovat tärkeitä tukipalveluja, joita kulttuuriympäristöt tarjoavat. Samalla ne tarjoavat visuaalisia elämyksiä matkailijoille.

Kestävyyden ulottuvuuksia ei ole aina helppoa erotella erilaisissa kulttuuriympäristöissä, joissa ihmisen ja luonnon vuorovaikutus ilmenee. Esiin voitaisiin nostaa myös *sosioekologinen* *kestävyys*, joka huomioisi yhtä lailla inhimillisen kuin ei-inhimillisen todellisuuden ja lajienväliset keskinäisriippuvuudet. *Sosiotaloudellisen* *kestävyyden* ulottuvuus taas valaisisi sosiaalisten ja taloudellisten suhteiden yhteenkietoutumista esimerkiksi paikallisena, alueellisena, kansallisena ja globaalina työvoimapolitiikkana. *Kulttuuriekologinen* *ulottuvuus* puolestaan kannustaisi hahmottamaan esimerkiksi poronhoitoa elämäntapana ja ekologiana. *Ekotaloudellinen* *kestävyys* ilmenee ekologisesti kestävien energiantuotannon, vesihuollon ja jätehuollon käytännöissä ja innovaatioissa. Erilaisissa kulttuuriympäristöissä on tarvetta jäsentää kestävyyttä eri painotuksin. Yhtä oikeaa jäsenystä ei ole.

Kestävyyden viidenneksi ulottuvuudeksi on nostettu toisinaan myös *poliittinen* *kestävyys*, mutta sen määritelmä ja asema kestävä kehityksen edistämisessä ei ole vakiintunut. Poliittinen *kestävyys* on kaikkien muiden osa-alueiden taustalla (Tervo-Kankare, 2013, s. 238). Poliittisen päätöksenteon tasolla *kestävyys* merkitsee ennen kaikkea lainsäädännön taustalla olevien eettisiä arvoja koskevien tavoitteiden saavuttamista eri toimenpiteillä. Lainsäädännön tavoitteet pohjautuvat vastaavasti sitä edeltävälle poliittiselle arvokeskustelulle. Yksittäiset viranomaistoimijat kansallisella, aluetasolla tai paikallisella tasolla noudattavat lain ja säädösten antamia ohjeita kulttuuriympäristön kehittämishankkeissa muun muassa erilaisten lupamenettelyiden välityksellä. Viranomaiset toteuttavat toimissaan lakien ja säädösten antamaa arvoihin pohjautuvaa tavoitetta kestävydestä.

Matkailun kestävydestä matkailun vastuullisuuteen

Matkailun *kestävyys* nojaa edellä tarkasteltuun kestävä kehityksen periaatteeseen. ”Kestävää matkailua” on määritelty eri tavoin, asiayhteydestä riippuen.

”Kestävä matkailu on matkailua, joka huomioi täysimittaisesti nykyiset ja tulevat taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristölliset vaikutuksensa ja ottaa huomioon matkailijoiden, matkailuteollisuuden, ympäristön ja vastaanottavien yhteisöjen tarpeet” (UNWTO, 2005).

Kestävä matkailu on ”matkailua, joka kunnioittaa sekä paikallisia yhteisöjä että matkailijoita, kulttuuriperintöä ja ympäristöä” (Unesco, 2010).

On myös painotettu matkailukehityksen roolia kestävässä matkailussa, joka tyydyttää matkailijoiden, elinkeinon ja paikallisyhteisön tarpeet viemättä tulevilta sukupolvilta mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa (Veijola ym., 2013, s. 21–22).

Kestävyyden rinnalla matkailutoimijat ovat alkaneet viime aikoina puhua paljon *vastuullisuudesta* ja *vastuullisesta matkailusta* (*responsible tourism*). Kestävän matkailun ja vastuullisen matkailun käsitteiden ymmärretään usein viittaavan samaan asiaan julkisessa keskustelussa. Tarkkaan ottaen näin ei ole.

Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin MTI:n strategia vuosille 2013–2016 keskittyi *matkailun viisiulotteisella vastuullisuudella* (*five-dimensional responsibility*) kestäväyyden sijaan vastuullisuuteen, jonka katsottiin kattavan matkailun sosiaalisen, kulttuurisen, taloudellisen, ekologisen ja poliittisen ulottuvuuden. (Ks. esim. Bramwell ym., 2008; Leslie, 2012; Veijola ym., 2013.)

”Vastuullinen matkailu on (...) matkailutoimintaa, jonka tavoitteena on tehdä paikoista parempia ihmisille asua ja vierailla. Toiminnasta aiheutuvista vaikutuksista on kannettava vastuu. Vastuullinen matkailu tapahtuu siis ’paikallisten ihmisten ja ympäristöjen ehdoilla’. Kaikki matkailu voi olla vastuullista, sillä ’se mikä on vastuullista, riippuu aina paikallisista olosuhteista’.” (Veijola ym., 2013, s. 21.)

Tutkijat korostavatkin seuraavaa lähtökohtaa (esim. García-Rosell, 2017, s. 231; Goodwin, 2011; Hall, 2013; Saarinen, 2013; Tervo-Kankare, 2017; Veijola ym., 2013):

Kestävä matkailu on tavoitetta, joka on mahdollisesti saavuttamaton. Sitä kohti voidaan kuitenkin pyrkiä vastuullisella matkailutoiminnalla. Kestävä matkailu on tavoitetta; vastuullinen matkailu on prosessi, jonka kautta siihen on mahdollista päästä.

1.4 Raportin rakenne

Loppuraportin jokainen luku pyrkii vastaamaan ennen kaikkea yhteen osakysymykseen. Keskeisiä kestävyysliittyviä teemoja käsitellään kautta raportin.

- Millainen kestävyyskäsite soveltuu parhaiten kulttuuriympäristöjen matkailukehittämisen seurantaan? (Kaikki luvut)
- Millaisia matkailuvaikutusten mittareita on tällä hetkellä käytettävissä kulttuuriympäristöihin kohdistuvan matkailukehittämisen kestävyysseurantaan? (Luku 3)

- Mitä matkailun kestävyysvaikutuksia kartoittavassa vierailukestävyyden mallintamistyössä täytyy ottaa huomioon? (Luku 4)
- Miten vierailukestävyyden kolmiomittausmallilla voi edistää kestäväää matkailupolitiikkaa kulttuuriympäristöissä? (Luvut 5 ja 6)
- Millaisia kulttuurista ja sosiaalista kestävyttä edistäviä toimenpiteitä hanke ehdottaa poliittiselle päätöksenteolle raportin tulosten perusteella? (Luku 6)

Raportin kulttuuriympäristöteemaa havainnollistaa Harri Hautajärven kirjallisuustutkimukseen ja havaintoihin perustuva katsaus. Se kertoo kuvineen (kuvat 1–10) yhdestä Suomen vanhimmasta kulttuuriympäristöstä, joka on kiinnostanut myös matkailijoita. Kulttuurihistoriallinen kuvaus perustuu osittain Hautajärven (2014) väitöskirjaan *Autiotuvista loma-kaupunkeihin – Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria*. Katsauksen muut lähteet löytyvät omana osiona lähdeluettelosta raportin lopusta. Tornionjokilaakson kulttuurihistoria kuvaa esimerkinomaisesti kulttuuri- ja matkailuympäristön syntyä ja kehitystä pitkällä aikavälillä.

Tornionjokilaaksossa sijaitseva Aavasaksa tunnetaan yhtenä seitsemästä Unescon *maailmanperintökohteesta*, joista *kulttuuriperintökohteita* on kuusi: Verlan puuhiomo- ja pahvi-tehdas, Petäjäveden vanha kirkko, Vanha Rauma, Struven ketju, Suomenlinna ja Sammal-lahdenmäki. Ainoa luonnonperintökohde on Merenkurkun saaristo. Struven ketju, johon Aavasaksakin sijoittuu, tunnetaan siitä, että siellä tutkittiin tähtitieteilijä Friedrich George Wilhelm Struven johdolla maapallon muotoa 1800-luvun alkupuolella. Struve toisti ja tarkisti Pierre Louis Moreau de Maupertuis’n aiemmin 1730-luvulla tekemät kolmiomittaukset. Struven ketjuun kuuluvat 265 kolmiomittausten peruspistettä ulottuvat pohjoisesta Hammerfestista Ukrainaan Mustanmeren tuntumaan. Kolmioita puolestaan on 258. Kuusi 34:stä suojellusta mittauspisteestä löytyy Suomesta: Aavasaksalta, Tornionista, Pyhtään saaristosta, Tarvantovaaran erämaa-alueelta, Korpilahdelta ja Lapinjärven Porlammilta. (Maanmittauslaitos, ks. <https://www.maanmittauslaitos.fi/tietoa-maanmittauslaitoksesta/teemat/struven-ketju>; Unesco, ks. <http://whc.unesco.org/en/list/1187/>.)

Tornionjokilaakson Aavasaksalla sijaitseva mittauspisteen paikka on merkittävä tieteenhistoriallisesti ja maanmittauksen taidonnäytteenä, mutta myös matkailun kulttuurihistorialtaan – nostivathan juuri tutkimusmatkailijat seudun tunnetuksi Euroopassa.

TORNIONJOKILAAKSO KULTTUURISENA ALUEENA

Harri Hautajärvi

Tornionjokilaakson sydän, sielu ja voima on joki – paikallisten kesken Väylä. Se virtaa edelleen vapaana, ja siitä pyydetään kalaa perinteiseen tapaan lippoamalla, kuten jo keskiajalla. Vuosisatojen ajan se oli tärkeä liikenneväylä, joka yhdisti nauhamaisesti rakennetut jokivarren kylät Tornioon ja sinne ulottuneisiin eurooppalaisiin kauppareitteihin. Tornionjoesta tuli varhain myös matkailureitti.

Nimiä Tornionjokilaakso, Tornionlaakso ja Länsipohja on käytetty pitkään synonyymeinä, käytetään usein vieläkin, ja niiden merkitys voi vaihdella suuresti. Tornionlaaksoilla tarkoitetaan yleensä laajempaa maantieteellistä aluetta. Veli Arrela on vuonna 1970 kuvannut alueelliset rajat ja nimet selkeästi: ”Lappeaan katsotaan varsinaisen Väylän päättyvän. Tornionlaaksoon sitä vastoin luetaan koko Länsi-Lappi Tornionista Kilpisjärvelle saakka eli Tornionjoen, Muonionjoen ja Könkämäenon laaksot.” Tornionista Lappeaan ulottuvaa jokilaaksoa Arrela kutsuu Väylänvarreksi. Nykyisin Tornionlaakso nähdään laajempana alueena, mukaan lukien Ruotsin ja pieneltä osin myös Norjan puoleisia kuntia.

Tornionlaaksoon liittyvät historia- ja kulttuuriympäristöosuudet tässä raportissa käsittelevät pääosin Suomen puoleista jokivarsiseutua Perämeren rannikolta Kolarin Lappeaan – siis Väylänvartta – ja selvyiden vuoksi tuosta alueesta käytetään etupäässä nimeä Tornionjokilaakso.

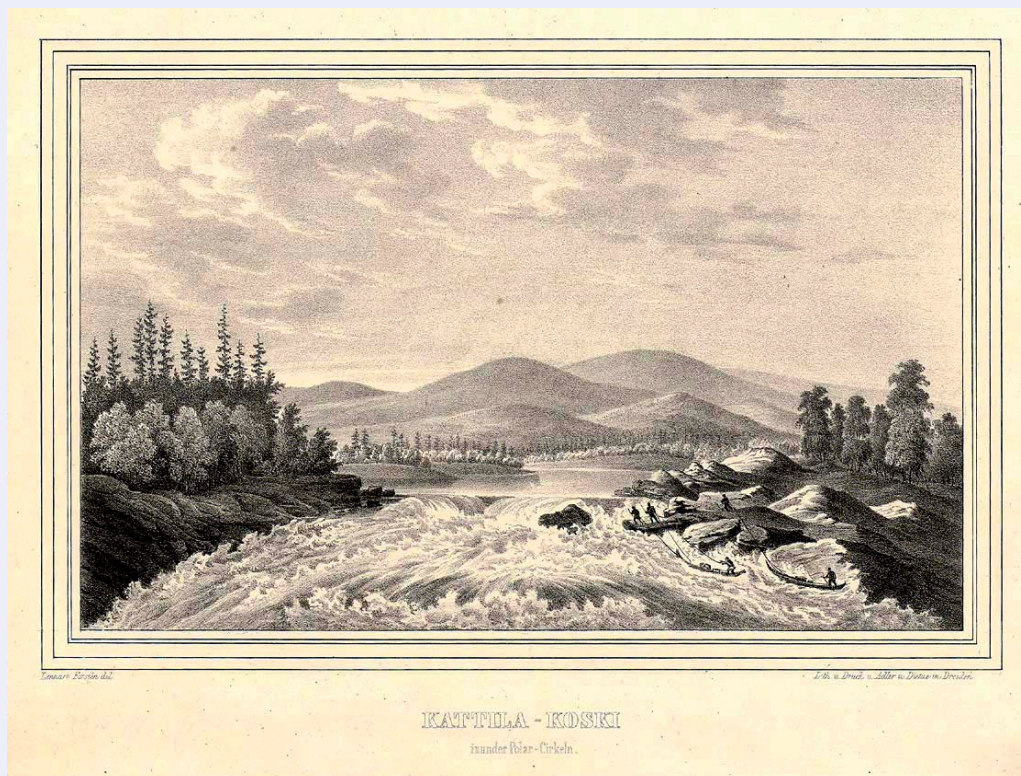
Tornionjokilaakso oli vuodesta 1375 lähtien osa Ruotsin silloista Västerbottenin lääniä eli Länsipohjaa, joka ulottui idässä lähelle Kemi- ja Ounasjokia. Suomen sotaa seuranneessa Haminan rauhassa 1809 Västerbottenin lääni – yhtenäinen kieli- ja kulttuurialue – jaettiin kahtia, ja sen itäosasta tuli osa Venäjään liitettyä Suomen suuriruhtinaskuntaa. Joesta, joka oli ammoisista ajoista lähtien yhdistänyt aluetta ja ollut sen valtasuoni, tuli kahta valtiota erottava raja Tornionista Kilpisjärvelle asti. Kyliä, tiloja ja sukuja jakautui sen molemmin puolin. Veteen piirretyllä viivalla ei pystytty kokonaan erottamaan kahden puolen rajaa jäänyttä kansaa ja kulttuuria, sillä paikallisella tasolla yhteydenpito jatkui rajajoen ylitse – ja se jatkuu edelleen. Joki jakaa ja joki yhdistää.

Tornionjokilaakso tunnetaan meänkielestä, jota puhutaan Ruotsin pohjoisimmissa kunnissa. Meänkieli eli Tornionlaakson suomi alkoi eriytyä suomen peräpohjalaisista murteista omaksi murteekseen, kun Ruotsin ja Suomen välille vedettiin raja, ja keskiajalla muotoutunut yhtenäinen kieliyhteisö alkoi jakautua. Viime vuosina myös Suomen puoleisessa Tornionjokivarressa puhuttavia murteita on alettu kutsua meänkieleksi.

Onko Tornionjokilaakso Lappia, Länsipohjaa vai Peräpohjolaa? Suomen puoleinen osa siitä kuuluu nykyisin hallinnollisesti Lapin maakuntaan, entiseen Lapin lääniin, joka perustettiin

erottamalla se Oulun läänistä itsenäiseksi hallinto- ja talousalueeksi. Lapin lääni toimi vuosina 1938–2009. Vuosikymmenten kuluessa koko läänin aluetta, myös Tornionjokilaaksoa, alettiin kutsua kuin vaivihkaa ”Lapiksi”. Vaikka Lappiin on historiallisesti katsottu eri aikoina kuuluneen eri alueita, pidetään Suomen Lappina maantieteellisesti vain Lapin nykymaakunnan pohjoisosaa. Lapin nykymaakunnan eteläosa puolestaan on historiallisesti Pohjanmaan pohjoisosaa, jota on kutsuttu Perä-Pohjanmaaksi ja myöhemmin Peräpohjolaksi, ja Länsipohja on myöhemmin määritelty osaksi sitä. ”Lappi” on kuitenkin viime vuosikymmeninä venynyt yhä etelämmäksi. Samalla perinteiset nimet Länsipohja ja Peräpohjola ovat jääneet pois käytöstä. Esimerkiksi Kemi-Tornion seutukuntaa on jo vuosien ajan markkinoitu uudella nimellä Meri-Lappi, ja sekin nimi on jo vakiintunut.

Miltei kolmasosaa Suomesta kutsutaan siis nykyisin ”Lapiksi”. Lapin maakunnan hallintoalue kattaa lähes kolmanneksen koko valtakunnan maapinta-alasta. Samalla matkailua varten luodut mielikuvat ”Lapista” – kuten joulupukit, tontut ja arkaaiset kelokämpät yhdistettyinä poroihin ja usein stereotyyppisesti esitettyyn saamelaiskulttuuriin – ovat alkaneet luoda yksinkertaistettua kuvaa koko laajasta Lapin maakunnasta. Muutos on vähentänyt tietoa ja ymmärrystä maakunnan eri osien kuten Tornionjokilaakson omasta paikallisesta historiasta, kansanperinteestä, kulttuurista ja identiteetistä.



Kuva 2. Napapiiri kiehtoi jo varhaisia matkailijoita, ja niinpä se mainittiin myös Tornionjoen Kattilakoskea esittävän, Lennart Forsténin piirroksen mukaan tehdyn litografian kuvatekstissä *Finland framstäldt i teckningar* -teoksessa. Kuvasta voi päätellä, miten vaivalloista ja vaarallistakin veneillä matkaaminen saattoi olla. Kuva: Topelius 1845–1852.

KIRKKOJA VÄYLÄN VARRELLA

Harri Hautajärvi

Tornio tunnetaan vilkkaana kauppapaikkana jo keskiajalta lähtien. Tornion porvarit hallitsivat 1600–1700-luvulla jokilaakson kaupankäyntiä ja omasivat pitkin Länsi-Eurooppaa ulottuvia kauppayhteyksiä. Tornio sai kaupunkioikeudet vuonna 1621, jolloin siitä tuli Ruotsin ja koko silloisen maailman pohjoisin kaupunki. Vaurastuminen oli nopeaa, mutta joutuminen Venäjän alaiseksi rajakaupungiksi vuonna 1809 vaikutti olosuhteisiin epäsuotuisasti.

Tornion asemakaavoituksella ja arkkitehtuurilla on pitkä ja kiinnostava historia. Tornion-jokilaaksossa on säilynyt useita vanhoja kirkkoja. Tornion kirkko on harvinaislaatuinen puuarkkitehtuurin monumentti. Jyrkkäharjainen, päätytornillinen tukipilarikirkko ja goottilaista muotoperinnettä edustava kellotapuli rakennettiin hirrestä 1680-luvulla. Kirkon sisätilat on koristeltu taidokkaasti barokkikauden puuleikkauksilla ja maalauksilla. Joen vastarannalla on 1790-luvulla rakennettu, uusklassistinen Alatornion kirkko, yksi aikansa näyttävimmistä kirkkoista Suomessa. Sen itäiseen osaa kätkeytyvät myöhäiskeskiaikaisen kirkon muurit. Kirkon ristikeskuksessa olevaa kellotornia kiertää kahdeksankulmainen tasanne, jonka Västerbottenin lääninrakennusmestari Jacob Rijf suunnitteli keskiyön auringon katselua varten. Alatornion kirkon rakentamisessa otettiin siis huomioon myös matkailun tarpeet, öistä aurinkoa katsomaan saapuvat matkailijat.



Kuva 3. Tornionjoen rantamaisemaa kaunistavat 1790-luvulla rakennettu Alatornion kirkko ja pappilan asuinrakennukset vuosilta 1786 ja 1842. Kirkon tornin alaosa näkyy tasanne, jonka arkkitehti Jacob Rijf suunnitteli matkailijoille keskiyön auringon katselua varten. Kuva: Wikimedia Commons.

Ylitornion seurakunnan molemmat vanhat kirkot ovat Ruotsin puoleisella rannalla. Övertorneån – meänkielellä Matarengin – kirkko on valmistunut vuonna 1737 ja Hietaniemen kirkko 1747. Molemmat ovat suomalaisen kirkonrakentajan Hans Biskopin taidonnäytteitä. Pienet, jyrkkäharjaiset puukirkot barokkihenkisesti koristeltuine sisätiloineen ovat kuin kauniita koruja, harvinaisia muistomerkkejä aikansa rakennus- ja käsityötaidosta ja jokilaakson vauraudesta. Etelämpänä jokivarressa, Karungissa, on jäljellä 1790-luvulla hirrestä veistetty, pohjakaavaltaan ristin muotoinen ja sisätilaltaan uusklassistinen Karl Gustavin kirkko sekä kellotapuli vuodelta 1745. Kun Tornionjokeen vedettiin raja vuonna 1809, jäivät nämä kirkot lukuisten muiden yhteisessä käytössä olleiden rakennusten tavoin virran toiselle puolelle.

Vuodesta 1811 lähtien valtion ja seurakuntien rakennuksia suunnittelivat Tornionlaaksoon virka-arkkitehdit Suomen suuriruhtinaskunnan Yleisten rakennusten intendentin-konttorissa. Anton Wilhelm Arppe piirsi vuonna 1811 Tornionlaakson eteläisten seurakuntien Suomen puolelle jääneisiin osiin neljä uusklassistista, hirsirakenteista kirkkoa, joista ovat säilyneet Karungin ja Kolarinsaaren kirkot tapuleineen ja Ylitornion kirkon tapuli.

2 Kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävän matkailun viitekehys

Kati Kyyrö, Soile Veijola, Jukka Jokimäki, Salla Jutila, Helena Lonkila ja Antti Makkonen

Kestävän kehityksen periaatteiden soveltaminen kulttuuriin, kulttuuriympäristöihin ja matkailuun vaatii taustoittamista strategioiden ja tutkimuskirjallisuuden parissa. Kulttuurilla ja matkailulla voidaan nähdä olevan suora ja välittävä rooli kestävän kehityksen kannalta. Tämän luvun lopussa pohditaan, miten kestävyyttä voidaan edistää käsitteellisenä viitekehysenä, arvona ja tutkimus- ja selvitystiedon hankintana poliittista päätöksentekoa varten.

2.1 Kestävä kehitys maailmanlaajuisena tavoitteena ja Suomen kansallisissa strategioissa

Kansainväliset strategiat ja sopimukset kuvaavat kestävän kehityksen tavoitetilaa. Ne sitouttavat kansallisia toimijoita, mikä puolestaan välittyy muun muassa lainsäädäntöön, maankäytön suunnitteluun ja kulttuuriympäristöjen käyttöön, hoitoon ja suojeluun.

Kestävän kehityksen kannalta tällä hetkellä olennaisin asiakirja on YK:n (2015) *Agenda2030* -toimintaohjelma, joka asettaa maailmanlaajuisen kestävän kehityksen tavoitetilän seuraavaksi 15 vuodeksi. Pää tavoitteita on 17 ja alatavoitteita 169, ja ne ohjaavat YK:n jäsenmaita kestävän kehityksen poluilla. Tavoitteista käytetään usein lyhennettä SDG eli *sustainable development goals*. Toimintaohjelman perustana on maailmanlaajuinen kehitys, joka tähtää äärimmäisen köyhyyden poistamiseen ja kestävään kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon. Tavoitteisiin pyritään kollektiivisilla, kaikkia osapuolia hyödyttävillä toimilla. (YK, 2015.)

Matkailu on mainittu toimintaohjelmassa kolmesti, ja se linkittyy kaikkiin asetettuihin tavoitteisiin.

- Tavoitteena on muun muassa varmistaa kulutus- ja tuotantotapojen kestävyys (SDG 12) ja tähän liittyen ”kehittää ja ottaa käyttöön työkaluja, joilla voidaan valvoa kestävä kehityksen vaikutusta työpaikkoja luovan ja paikallista kulttuuria ja tuotteita edistävän kestävä matkailun kannalta” (SDG 12 b).
- Tavoitteena on myös kaikkia koskevan kestävä talouskasvun, tuottavan työllisyyden sekä säällisten työpaikkojen edistäminen (SDG 8) ja tähän liittyen ”laatia ja toimeenpanna vuoteen 2030 mennessä käytäntöjä työpaikkoja luovan ja paikallista kulttuuria sekä tuotteita edistävän kestävä matkailun edistämiseksi” (SDG 8.9).
- Matkailu liittyy myös *Agenda2030* -ohjelman tavoitteeseen säilyttää meret ja merten tarjoamat luonnonvarat sekä edistää niiden kestävä käyttöä (SDG 14), johon liittyy tavoite ”kasvattaa vuoteen 2030 mennessä pienille kehittyville saarivaltioille ja vähiten kehittyneille maille kertyviä taloudellisia hyötyjä kestävästä meriresurssien käytöstä esimerkiksi kalastuksen, vesiviljelyn ja matkailun kestävä hallinnoinnin keinoin” (SDG 14.7).

YK:n Maailman matkailujärjestö (UNWTO) on sisällyttänyt *Agenda2030* -tavoitteet vuoden 2016 strategiinsa tavoitteisiinsa, joita olivat 1) edistää turvallista, saumatonta ja ystävällistä matkailua, 2) parantaa teknologian ja innovaation roolia matkailussa ja 3) edistää *Agenda2030* -ohjelmaa. Tavoitteet ohjasivat järjestön toimintaa vuonna 2016. (UNWTO, 2016, s. 15.) Seuraava vuosi 2017 oli YK:n yleiskokouksen päättämä kansainvälinen kestävä matkailun teemavuosi, mikä toi maailman matkailujärjestölle myös uusia tavoitteita *Agenda2030*:n lisäksi. Teemavuoden jälkeenkin kestävä ja vastuullinen matkailu on aiheena keskeinen UNWTO:n toiminnassa. Järjestö on esimerkiksi luonut verkkosivuston palvelemaan YK:n kestävä kehityksen tavoitteita matkailuelinkeinon tukemana (ks. <https://www.unwto.org/tourism-in-2030-agenda>). UNWTO pyrkii saavuttamaan kestävä kehityksen tavoitteet, vähentämään köyhyyttä ja edistämään kestävä kehitystä maailmanlaajuisesti (ks. <https://www.unwto.org/who-we-are>).

Myös kulttuurin merkitys ja kulttuuriperinnön vaalimisen ja suojelun tärkeys on tunnistettu *Agenda 2030*:n tavoitteissa. Pyrkimys on muun muassa ”tehostaa hankkeita maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemiseksi” (SDG 11.4). *Agenda 2030*:n tavoitteiden toteuttaminen edellyttää kulttuurista muutosta, jossa kulttuuri- ja kulttuuriperinnöllä on oma tärkeä asemansa. Unescon kulttuuri- ja kulttuuriperintösopimukset tukevat ja edistävät suoraan ja välillisesti kaikkien *Agenda 2030*:n tavoitteiden toteuttamista (ks. esim. <https://en.unesco.org/themes/culture-sustainable-development>).

Suomen EU-puheenjohtajuuskauden koulutus-, nuoriso-, kulttuuri- ja urheiluneuvostossa marraskuussa 2019 hyväksyttiin päätöslauselma kestävän kehityksen kulttuuriulottuvuudesta (2019/C 410/01). Päätöslauselman tavoite on vahvistaa kulttuurin osuutta kestävässä kehityksessä ja *Agenda 2030*:n tavoitteiden edistämiseksi käynnistämällä prosessi, jonka tuloksena syntyy kestävän kehityksen kulttuurista ulottuvuutta koskeva EU:n tason toimintasuunnitelma. Suunnitelman avulla halutaan varmistaa kulttuuritoimenpiteiden ja kulttuuriin liittyvien toimenpiteiden ja lähestymistapojen johdonmukaisuus EU:n tasolla, jolloin se täydentäisi jäsenvaltioiden työtä tältä osin (Euroopan unioni, 2019, ks. <https://op.europa.eu/ro/publication-detail/-/publication/6b6c4f71-17f8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-fi/format-HTML>).

Suomessa *Agenda 2030*-ohjelman toteutusta määrittää hallitusohjelma. Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelma (2019) rakentuu kestäväälle kehitykselle. Hallitusohjelman tavoitetta sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestävästä Suomesta rakennetaan strategisten kokonaisuuksien kautta. Nämä konkretisoivat kestävän kehityksen tavoitteen toimeenpanoa ja myös linjaavat Suomen toimia *Agenda 2030*:n tavoitteiden saavuttamiseksi. Hallitusohjelman mukaan Suomi kantaa globaalia vastuuta sekä toimii aktiivisesti ja edelläkävijänä *Agenda 2030*:n tavoitteiden saavuttamiseksi. Hallituksen on tarkoitus laatia myös niiden saavuttamiseen tähtäävän Suomen kansallinen tiekartta. (Valtioneuvosto, 2019, s. 62.)

Kestävän kehityksen yhteiskuntasitoumus – Suomi jonka haluamme 2050 on kansallinen tulkinta globaalista kestävän kehityksen toimintaohjelmasta. Yhteiskuntasitoumuksen visio on ”luonnon kantokyvyn turvaava, hyvinvoiva ja globaalisti vastuullinen Suomi”. Kestävä luontomatkailu nostetaan esille luonnon kantokykyä kunnioittavana aineettomana kulu- tusmuotona. (Kestävän kehityksen toimikunta, 2016, s. 1, 6.)

Tuoreessa, marraskuussa 2019 julkaistussa asiakirjassa *Yhdessä enemmän – kestävää kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun, Suomen matkailustrategia 2019–2028* kestävyys on nostettu keskeiseen rooliin. Visiona on tehdä Suomesta Pohjoismaiden kestävimmin kasvava matkailukohde (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2019, s. 3). Kestävyys esitetään tavoitteen saavuttamisen edellytyksenä.

”Matkailun kestävyysparantaminen on alan tulevaisuuden ja yhteiskunnallisen hyväksyttävyyden kannalta avainasia. Matkailutoimijoiden tulee panostaa kestävän ja vastuullisen matkailun kehittämiseen, joka sisältää ympäristönäkökulmien lisäksi laajasti sosiaaliset, kulttuuriset ja taloudelliset näkökulmat. Vaatimus kestävän matkailun kehittämisestä korostaa vähähiilistä ja resurssitehokasta globaalia taloutta esimerkiksi ruoan tuotannon, veden käytön ja jätteiden minimoinnin suhteen sekä tuo painetta matkailun ja liikkumisen päästöjen vähentämiseen sekä paikallisten asukkaiden sosiaalisen ja kulttuurisen hyvinvoinnin huomioimiseen.” (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2019, s. 19.)

Myös uusien mittareiden tarve nostetaan esiin matkailustrategiassa: ”Kattavaa mittaristoa tarvitaan nopeasti matkailun kestävyysarviointiin ja digitaalisen markkinoinnin vaikuttavuuden seurantaan” (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2019, s. 50).

Kestävyysajattelu vaikuttaa monin tavoin taiteen ja kulttuurin alojen toimintaan. *Opetus- ja kulttuuriministeriön kulttuuripolitiikan strategia 2025* nostaa esille kulttuurin toimialan toimintaympäristömuutoksiin liittyen, että ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitys vaatimus voimistuu. Esiin nousevat erilaiset tavat, joilla kulttuurin toimialan toimin voidaan – ja tulee – tukea tällaista kehitystä. Strategiassa todetaan, että toiminta- ja organisoitumistavat voivat uudistua merkittävästi nykyisestä, kun kestävä kehitys edellytys otetaan lähtökohdaksi kulttuurisessa toiminnassa. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2017, s. 25.)

Kansallinen maailmanperintöstrategia vuoteen 2025 painottaa, että elinvoimaiset ympäristöt ovat yhteistä perintöä. Niiden käyttöä tulee suunnitella siten, että ympäristöjen arvot ja merkitykset säilyvät. Strategian toimintasuunnitelman mukaan maailmanperintökohde osallistuvat käytössään olevien resurssien puitteissa kestävä kehitys ja *Agenda 2030:n* toimeenpanotyöhön, laativat kohdekohtaiset kestävä matkailun suunnitelmat alueen matkailualan toimijoiden kanssa mm. kävijähallinnalle ja kävijäpalveluille. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2016, s. 11, 34–35.)

Opetus- ja kulttuuriministeriön museopoliittinen ohjelma 2030 (”Mahdollisuuksien museo”) nostaa museoiden mahdollisuudet kulttuuri- ja luonnonympäristön hallitulle muutokselle ja muutokseen sopeutumiselle sekä matkailun ja elinkeinoelämän kehittämiseksi, oppilaitosyhteistyölle, taiteen, hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi. Ohjelma korostaa tavoitteellista ja suunnitelmallista yhteistyötä. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2018, s. 30.)

Toistuvina tapahtumina taide- ja kulttuurifestivaaleilla on merkittävä asema niin kulttuurin kuin matkailutoiminnassa. Opetus- ja kulttuuriministeriön työryhmän laatima *Taide- ja kulttuurifestivaaliohjelma vuosille 2017–2025* korostaa festivaalien mahdollisuuksia edistää matkailua, vahvistaa kestävä kehitys liittyviä kulttuurisia arvoja ja festivaalitoiminnan ympäristövastuullisuutta. Festivaalien myönteisiä vaikutuksia voidaan vahvistaa ja haitalliseksi koettuja asioita, kuten melu, ympäristöhaitat, liikenne ja asumisrauhan häiriintyminen ennaltaehkäistä ja ratkaista systemaattisen yhteistyön ja tutkimukseen pohjaavan tiedolla ohjaamisen keinoin. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2016, s. 42.)

Arkkitehtuuripoliittisessa ohjelmatyössä, jonka on määrä valmistua vuonna 2020, tarkastellaan, miten yhteiskunnallisia haasteita on mahdollista ratkaista arkkitehtuurin keinoin. Tarkasteluun sisältyviä näkökulmia ovat muun muassa kestävä kehitys ja elinkaariajattelu, terveys ja hyvinvointi, tasa-arvo, yhdenvertaisuus ja osallistaminen, kulttuuriperintö ja matkailu (ks. <https://minedu.fi/arkkitehtuuripoliittinen-ohjelma>).

Vuonna 2014 hyväksytyn *kulttuuriympäristöstrategian* keskeinen tavoite on tunnistaa kulttuuriympäristö kulttuurisena, taloudellisena, sosiaalisena ja ekologisena voimavarana. Strategiaa ja sen toimenpanosuunnitelmaa tarkastellaan lähemmin alaluvussa 2.3.

2.2 Kulttuuriympäristöjen arvioinnin nykykäytäntöä

Kulttuuriympäristön käsite juontaa juurensa sekä pohjoismaisesta yhteistyöstä että Euroopan ja maailman kulttuuri- ja luonnonperintöä, maisemaa ja kestävästä kehitystä edistävistä sopimuksista. Pohjoismaisessa yhteistyössä käsitteen valintaan ja sisältöön ovat vaikuttaneet ajankohtaiset keskustelut kestävästä kehityksestä. Käsitettä on pidetty neutraalina ja sopivana integroimaan rakennetun kulttuuriperinnön suojelu osaksi muita hallinnon sektoreita sekä etenkin vahvistamaan suojelullisia näkökulmia maankäytön suunnittelussa. (Hanka, Lonkila & Koskimaa, 2013; Kähkönen & Lähdesmäki, 2019, s. 96; Lonkila & Hanka, 2020.)

Kulttuuriympäristön käsitteen tehtävänä on integroida suojelullisia näkökulmia maankäytön suunnittelussa.

Suomi on liittynyt useisiin kansainvälisiin sopimuksiin, jotka ovat vaikuttaneet kulttuuriympäristön käsitteen ymmärtämiseen ja käyttöön. *UNESCO:n yleissopimus maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemiseksi* eli *maailmanperintösopimus* (SopS 19/1987) oli näistä sopimuksista ensimmäinen, jonka kohteena on integroida kulttuuri- että luonnonperinnön suojelu. Sopimuksen tavoitteena on kansainvälisen yhteistyön avulla tunnistaa ja turvata maailman keskeisten luonto- ja kulttuuriperintökohteiden arvot ja säilyminen tuleville sukupolville (ks. <https://whc.unesco.org/en/conventiontext/>).

Kulttuuriympäristön merkitys on avautunut *Unescon aineettoman kulttuuriperinnön yleissopimuksen* (2003, Suomen ratifiointi 2013) hengessä kattamaan myös alueisiin liittyvän aineettoman henkisen perinteen. Edellisten lisäksi *Euroopan neuvoston puiteyleissopimuksen kulttuuriperinnön yhteiskunnallisesta merkityksestä*, *Faron sopimuksen* (2011, ratifiointi 2017) nosti esille kulttuuriperinnön kansalais- ja yhteisölähtöisyyden. Sopimuksen ytimessä on kulttuuriperinnön, elämänlaadun, identiteetin ja kestävästä kehityksen välisen yhteyden vahvistaminen yhteiskunnassa. Faron sopimus korostaa sekä yksilöiden että yhteisöjen oikeuksia ja velvollisuuksia omaa ja muiden kulttuuriperintöä sekä myös kulttuuriympäristöä kohtaan (ks. <https://ich.unesco.org/en/convention>; <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/199>).

Faron sopimus toi kulttuuriympäristökeskusteluun uuden käsitteen: *kulttuuriperintöyhteisö*. Faron sopimuksen mukaan kulttuuriperintöyhteisö ”tarkoittaa niitä ihmisiä, jotka

arvostavat tiettyjä kulttuuriperinnön piirteitä, joita he haluavat julkisen toiminnan puitteissa ylläpitää ja välittää tuleville sukupolville. Kulttuuriperintöyhteisö perustuu itsemäärittelyyn ja se on monimuotoisempi kuin kansalaisyhteiskunta” (Finlex, 2018, ks. <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2018/20180050>).

Sekä Unescon aineettoman kulttuuriperinnön sopimus, että sitä laajempi Faron sopimus korostavat yhteisöjen, kansalaisyhteiskunnan ja kestävän kehityksen merkitystä sekä näkevät kulttuuriperinnön osana arkea ja sen toimintoja.

Eurooppalainen maisemayleissopimus (2000, ratifiointi 2006) on tärkeä eri hallinnon sektoreiden välisen integraation ja kestävän kehityksen kannalta edistämässä. Sopimus taustoittaa kulttuuriympäristön käsitteen alaa nostamalla esiin maiseman merkityksen kulttuurin, ekologian, ympäristön, talouden ja yhteiskunnan kannalta. Sopimus korostaa lisäksi maiseman merkitystä yksilön mielekkään elämän, paikallisen kulttuurin ja identiteetin turvaamisessa. Sopimus pyrkii murtamaan ihmisen ja luonnon vastakkainasettelua yhdistämällä saman käsitteen alle sekä luonnon- ja kulttuurimaisemat, suojelualueet että tavallisen ympäristön. Sopimus kattaa laadullisesti erilaisia maisemia. Mukaan mahtuvat luontoalueet, maaseutu- ja kaupunkiympäristöt reuna-alueineen, samoin maa-, sisävesi- ja merialueet. (Ks. <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/176>; ks. myös liite 1: Suomea velvoittavat kansainväliset sopimukset kulttuuriympäristöjen suojelemiseksi.)

Kulttuuriympäristö on myös tietovaranto. Siitä ja sen eri ulottuvuuksista saadaan tietoa erilaisilla selvityksillä ja inventoinneilla, joita voidaan tehdä esimerkiksi koko maan, maakunnan tai kunnan alueelta tai osa-alueelta, kortteli- tai kyläkohtaisesti tai tietystä rakennuksesta tai rajatusta rakennusryhmästä. Selvityksiä voidaan tehdä myös temaattisesti. Suomalaisen kulttuuriympäristön tietovarannot perustuvat inventoimalla ja erilaisilla selvityksillä kerättyyn tietoon. Asiantuntijoiden järjestelmällisesti hankkima, systemaattisesti tallentama ja avoimesti julkaisema tutkimustieto on pohjana kulttuuriympäristön arvojen määrittelylle. (Ympäristöministeriö, 2018.)

Esimerkiksi valtakunnalliset inventoinnit, jotka kattavat valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (ympäristöministeriö), valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (Museovirasto) ja valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset kohteet (Museovirasto), muodostavat tietopohjan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaisten kulttuuriympäristön arvojen huomioimiselle.

Inventoinnit ja selvitykset kertovat alueellisesti tai ilmiöpohjaisesti rajatun ympäristön nykytilasta. Niissä analysoidaan nykytilaan johtanutta historiallista kehitystä sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksessa syntyneen ympäristön ajallisia kerroksia. Rakennushistoriaselvitys (RHS) on inventointia ja yleispiirteisiä alueellisia selvityksiä yksityiskohtaisempi

kuvaus rakennuksesta tai rakennusryhmästä ja niiden historiasta, käytöstä ja fyysistä ominaisuuksista. RHS:llä koottua tietoa hyödynnetään korjausrakentamisessa, käyttötarkoitusta muutettaessa sekä kaavoituksen, suojelutavoitteiden sekä kohteen sisältämien arvojen määrittelyyn. (Museovirasto, 2010.)

Erilaiset maisemahistorialliset ja rakennetun kulttuuriympäristön selvitykset sekä arkeologisen kulttuuriperinnön ja perinnebiotooppien tiedot ovat maankäytön suunnittelun lähtökohtia. Niiden avulla voidaan tunnistaa, ottaa huomioon ja turvata suunnittelukohteen sisältävät arvot. Esimerkiksi kulttuuriympäristöön liittyvissä vaikutusten arvioinneissa kulttuuriympäristöä tarkastellessa huomioidaan muutokset maisemarakenteessa, luonnonpiirteissä ja luonnonilmiöissä, ihmisen toiminnan ajallinen jatkuvuus ja alueeseen liittyvät kulttuurihistorialliset ilmiöt sekä maiseman tai taajamakuvas visuaaliset piirteet ja ilmiöt. (Ympäristöministeriö, 2013, s. 14.)

Edellä mainitut arviointikeinot ovat käytössä maankäytön suunnittelussa ja ohjelmien vaikutusarvioinnissa. Yleisesti hyväksyttyjä periaatteita, menetelmiä tai mittareita liittyen kulttuuriympäristöihin suuntautuvan matkailun tai muista toimista ja olosuhteiden muutoksista aiheutuvien muutosten seurantaan ei kuitenkaan ole. Ympäristön tilaa seurataan tapauskohtaisesti esimerkiksi erilaisten hankkeiden yhteydessä, asiantuntijaneuvotteluissa ja muussa kulttuuriympäristöihin liittyvässä työssä. Kuitenkin kulttuuriympäristön erityiskohteiden kuten arkeologisten ja maailmanperintökohteiden sekä kansallispuistojen tilaa seurataan kohteisiin kehitetyillä menetelmillä ja mittaristoilla. Maailmanperintökohteiden ja kansallispuistojen seurantamenetelmistä kerrotaan alaluvuissa 3.3 ja 3.4. Perinnebiotooppien seurantaa käsitellään alaluvussa 3.4.

2.3 Kulttuuriympäristöjen kestävä kehittäminen Suomessa

Vuonna 2014 valtioneuvosto hyväksyi periaatepäätöksellään *Kulttuuriympäristöstrategian 2014–2020*. Sille laadittiin vuonna 2015 laaja-alaisessa yhteistyössä toimeenpanosuunnitelma. Strategia pohjautui kansalliselle ajantasaiselle säädöspohjalle ja kansainväliselle pyrkimykselle integroida aineellinen ja aineeton kulttuuri- ja luonnonperintö mukaan kestävän kehityksen mukaiseen kasvuun. Esipuheen mukaan strategian tavoitteena on ”luoda edellytykset kokonaisvaltaiselle kulttuuriympäristöpolitiikalle, jolla vahvistetaan kulttuuriympäristön arvoa ja suojelua sekä muutosten ja riskien hallintaa”. (Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö 2014, s. 3; ks. myös liite 1: Suomea velvoittavat kansainväliset sopimukset kulttuuriympäristöjen suojelemiseksi.)

Kulttuuriympäristöstrategian ja toimeenpanosuunnitelman keskeisenä tavoitteena on tunnistaa kulttuuriympäristö kulttuurisena, taloudellisena, sosiaalisena ja ekologisena

voimavarana sekä uuden toiminnan mahdollistajana. Strategia tukee kestävästä kehitystä siten, että kulttuuriympäristö ymmärretään dynaamisena, uudistuvana ja sopeutuvana sekä keskeiset ja eri-ikäiset piirteensä säilyttävänä kokonaisuutena. (Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö, 2014.)

Kulttuuriympäristöstrategian tavoitteet on jaettu kolmeen eri näkökulmaan: *merkittävä voimavara, kestävä kehitys ja hyvä hallinto*. Merkittävä voimavara viittaa pyrkimykseen vaalia ja kehittää kulttuuriympäristöä vahvemmin merkittävänä kulttuurisena, taloudellisena, sosiaalisena ja ekologisena voimavarana sekä uuden toiminnan mahdollisuutena. Kestävä kehitys tarkoittaa ekologisten, taloudellisten, sosiaalisten ja kulttuuristen arvojen edistämistä tukemalla kulttuuriympäristön hyvää hoitoa ja vastuullista kehittämistä. Hyvän hallinnon tavoitteena on, että hallinnon vastuuja ja sektorivastuita selkeytetään, ja että kulttuuriympäristöhallinnon valtakunnallinen, alueellinen ja paikallinen palvelu- ja toimintakyky parane. (Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö, 2015, s. 2.)

Kulttuuriympäristö nähdään strategiassa mahdollisuutena, jolle voidaan rakentaa ihmisten hyvinvointia, identiteettipolitiikkaa ja elinkeinoelämää. Strategiassa vastuuta kulttuuriympäristön hoidosta jaetaan myös kansalaisille. (Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö, 2014.)

Kulttuuriympäristö on kulttuuriympäristöstrategian mukaan myös kilpailutekijä. Kulttuuriympäristöjä on visioitu käytettävien esimerkiksi yritysten ympäristövastuun symboleina ja konkreettisina vuorovaikutuspintoina yrityksille, yhteisöille ja kansalaisille.

Suomen matkailun vahvuustekijöiksi määritellyt maisemat ja niiden luonto- ja kulttuuriperintöarvot nähdään matkailun kehittämisen mahdollisuuksina. Kaiken kaikkiaan kokonaisvaltainen kulttuuriympäristön huolenpito on kestävä matkailun näkökulmasta ensiarvoisen tärkeää. (Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö, 2014.)

Kulttuuriympäristötoimijoiden kenttä on moninainen. *Kansallisen tason* toimijoita ovat esimerkiksi opetus- ja kulttuuriministeriön alainen Museovirasto, ympäristöministeriön alainen Suomen ympäristökeskus ja ympäristöministeriön ja maa- ja metsätalousministeriön alainen Metsähallitus. *Alueellisella tasolla* kulttuuriympäristöasioista vastaavat maakuntien liitot, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset) sekä vuoden 2020 alusta alkaen alueelliset vastuumuseot. *Kuntatasolla* merkittäviä toimijoita ovat kuntien viranhaltijat, luottamushenkilöt ja paikallismuseot. *Kansalaistaso* taas koostuu muun muassa asukkaista, järjestöistä ja yhdistyksistä. (Antikainen ym., 2018.)

Kulttuuriympäristöstrategian ja sen toimeenpanosuunnitelman tavoitteena on nostaa paikalliset asukkaat prosessin tärkeiksi toimijoiksi.

Myös pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa elävä kulttuuri nähdään tärkeänä. Matkailu mainitaan useissa eri yhteyksissä, myös esimerkiksi luontomatkailuun ja kalastusmatkailuun liittyen.

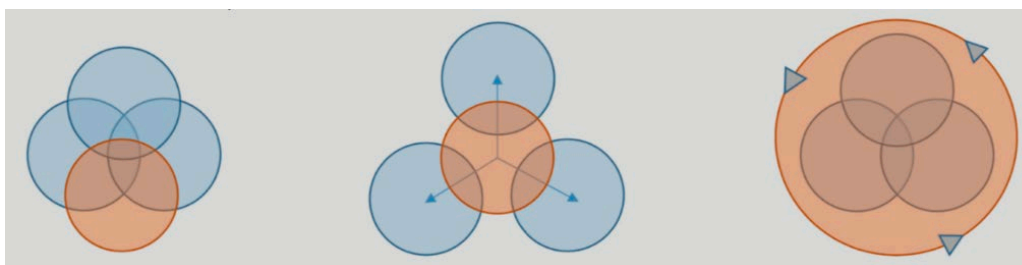
”Elävä kulttuuri muodostaa sivistisyhteiskunnan itseisarvoisen perustan, vahvistaa demokratiaa ja sananvapautta. Taiteen, kulttuurin ja luovien alojen tuotanto- ja palvelusektorit ovat työvoimavaltaisia ja ne kasvavat edelleen.” (Valtioneuvosto, 2019, s. 170.)

Hallitusohjelmassa tuodaan esiin myös kulttuuriympäristöt, joita käsitellään muun muassa asuntopolitiikan ja maankäyttö- ja rakennuslain uudistukseen yhteydessä. Ohjelman mukaan kulttuuriympäristöjä tulisi vaalia ja luonnon monimuotoisuutta vahvistaa myös kaupunkiympäristöissä. Hallitusohjelmassa tuodaan esiin myös tarve huolehtia aineettomasta kulttuuriperinnöstä. (Valtioneuvosto, 2019, s. 47, 172.)

Matkailutoimijoille, paikallisille yhteisöille ja kulttuurialojen edustajille annetaan näin tärkeää rooli kulttuuriympäristöjen kestävässä kehittämisessä yhdessä eri viranomaistoimijoiden ja eri alojen asiantuntijaorganisaatioiden kanssa.

2.4 Kulttuurin rooli kestävässä kehityksessä

Kansainvälinen tutkijaverkosto (*COST action S1007 Investigating Cultural Sustainability*), määritteli vuonna 2015 kolme erilaista kulttuurisen kestävyysmuotoa. Niistä ensimmäinen ja vakiintunein on arvostettujen kulttuuriipriteiden, esimerkiksi rakennetun kulttuuriympäristön, kulttuuriperinnön ja arkkitehtuurin ymmärtäminen itsenäisenä ja arvokkaana kestävyysmuotona. Toisena kulttuurisen kestävyysmuotona tutkijaverkosto näki kulttuurin muita kolmea kestävyysmuotoa (sosiaalista, taloudellista ja ekologista) tasapainottavana tekijänä, joka välittää tietoa ja luo yhteyksiä muiden ulottuvuuksien välillä. Kolmantena kulttuuri nähdään keskeisenä tekijänä ja muutosvoimana kestävä kehityksen tavoitteiden saavuttamiseksi. (Dessein, Soini, Fairclough & Horlings, 2015, s. 8.)



Kuvio 2.1. Kulttuuri kestävässä kehityksessä, kestäväää kehitystä varten ja kestäväänä kehityksenä (*Culture in, for and as Sustainable Development*). Kulttuuri esitetään kuvassa ruskeana ympyränä. Siniset ympyrät esittävät kestävä kehityksen muita osa-alueita: kestävyiden ekologista, taloudellista ja sosiaalista ulottuvuutta. (Dessein ym., 2015, s. 29.)

Kulttuurin mieltäminen omaksi erilliseksi ulottuvuudekseen on hyödyllistä silloin, kun arvioidaan esimerkiksi julkisen taiteen, kulttuuriperinnön, luonnonympäristön ja kulttuuriympäristön arvoja. Erillisyyttä puoltaa myös se, että näkemys on käytössä suhteellisen vakiintunut, käytännöllinen ja suoraviivainen. Desseinin ym. (2015) mukaan kulttuurin suppea määrittely tuottaa kuitenkin ongelmia. Ongelmallista tässä näkökulmassa on, että mallin kulttuurin määritelmä on suppea ja se ymmärretään lähinnä taiteellisen ja luovan sektorin toiminnaksi tai kulttuuriympäristöön sovellettaessa suojeltavaksi rakennetuksi ympäristöksi. Tällöin kulttuurilla ei mahdollisesti nähdä olevan tarpeeksi painoarvoa vertailtaessa sitä kestävä kehityksen taloudellisiin, ekologisiin ja sosiaalisiin ulottuvuuksiin. (Dessein ym., 2015, s. 28–30; Lonkila & Hanka, 2020.)

Kapea näkemys kulttuurista on ongelmallista kulttuuriympäristön, kulttuuriperintöyhteisön ja aineettoman kulttuuriperinnön kannalta. Kapeaan näkemykseen nojautuva matkailukehittäminen saattaa sivuuttaa paikallisyhteisön toimintamallit sekä perinteisen tiedon hyödyntämisen ja säilymisen.

Erillisyyden sijasta onkin suotavaa nähdä kulttuuri eräänlaisena välittäjänä muiden kestävä kehityksen ulottuvuuksien välillä. Kulttuuri välittää tietoa ja ohjaa kestävä kehityksen prosesseja ja sen muiden osa-alueiden tarpeiden yhteensovittamista. (Dessein ym., 2015, s. 28–32.)

Hyvän esimerkin kulttuurin välittävästä roolista kestävässä kehityksessä tarjoaa ICO-MOS:in eli *International Council on Monuments and Sites* -asiantuntijajärjestön laatima *Kansainvälinen kulttuurimatkailun julistus* (1999). Sen mukaan kulttuuriperintö (*heritage*) sisältää kulttuuri- ja luonnonympäristön ja niiden monimuotoisuuden sekä erilaiset kulttuuriset käytänteet ja niiden ilmaisut menneisyydessä ja

nykyisyydessä. (*International Cultural Tourism Charter, Managing Tourism at Places of Heritage Significance*, ICOMOS, 1999; Lehtimäki, 2013, s. 2–3.)

Kansainvälisen kulttuurimatkailun julistuksen mukaan kulttuuriperintö kuuluu kaikille ja sen suojelusta vastaavat kaikki ihmiset.

Kulttuuriperintö tallentaa ja ilmentää historian pitkiä prosesseja. Se on kansallisten, alueellisten ja paikallisten identiteettien ydin ja siten olennainen osa nykyajan elämää. Julistus näkee kulttuuriperinnön kuitenkin samalla dynaamisena viitekehyksenä ja välineenä kasvuun ja muutokseen. (*International Cultural Tourism Charter, Managing Tourism at Places of Heritage Significance*, ICOMOS, 1999; Lehtimäki, 2013, s. 2–3.)

2.5 Matkailun kasvun vaikutukset kestäväan kehitykseen

Useimmat globaalit haasteet kietoutuvat myös matkailuun – sen vastuullisuuteen ja mahdollisuuksiin tukea kestäväa kehitystä määrällisen ja taloudellisen kasvunsa rinnalla. Yleisiin, globaaleihin haasteisiin lukeutuvat muun muassa ilmastomuutos ja siitä seuraavat myrskyt, helteet, kuivuuskaudet, merenpinnan korkeuden nousu ja jää- ja lumirajan kipuaminen yhä pohjoisemmaksi; luonnon monimuotoisuuden ja maaperän köyhtyminen; ilman ja vesistöjen saastuminen; pakolaisuuden kasvu elinolosuhteiden heiketessä sekä poliittiset levottomuudet (ks. esim. Baldwin ym., 2019). Suoremmin matkailuun liittyviä ilmiöitä on muun muassa vaarallisten virusten leviäminen matkailijoiden mukana (ks. esim. Jamal & Budke, 2020).

Matkailun kasvuun liittyen keskustelua ovat viime vuosina herättäneet ympäristöekologiset kysymykset matkailun *hiilijalanjäljestä* (ks. esim. Lenzen ym., 2018) ja matkailun aiheuttamista *kasvihuonepäästöistä* (ks. esim. Sun, 2016). Matkailu edellyttää liikkumiseen, liikennöintiin ja majoitukseen liittyvän infrastruktuurin olemassaoloa. Etenkin matkailuliikenne nojaa pitkälti fossiilitalouteen, josta muodostuu päästöjä. Koska raportissa huomio rajataan matkailun kasvun vaikutuksiin erityisesti *kulttuuriympäristöihin* ja matkailun sosiaalisiin ja kulttuurisiin vaikutuksiin, on tässä yhteydessä – ja myös alaluvussa 1.2 sivulla 18 esitetyt tutkimustehtävän rajaukset huomioiden – aiheellista avata tarkemmin ainoastaan kolmatta matkailun kestävyiden yhteydessä paljon keskusteltua teemaa: *liikamatkailua* (*overtourism*). Liikamatkailun tarkastelun taustaksi on syytä esitellä ensin muutama varhaisempi matkailijoiden määrään ja kestävyteen kiinnittyvä käsite.

Kantokyky ja vakaus

Matkailun yhteydessä on ollut tapana puhua kantokyvyn tai sietokyvyn ylittävistä matkailusta. Kantokyvyn (*carrying capacity*) käsite on peräisin ekologisesta keskustelusta (ks. myös alaluku 1.3 tässä raportissa). Se viittaa luonnontieteelliseen tutkimusotteeseen ja siihen soveltuviin mittareihin. Matkailualueiden kantokyvyllä tarkoitetaan yleensä alueen käytön määrää, jonka alue sietää pitkällä aikavälillä ilman merkittäviä vaurioita (Hemmi, 2005).

”Ympäristön kantokyky on ympäristöressurssien säätelemä suurin populaationtiheyden taso tietyllä alueella tai tietyssä habitaatissa.

Kantokyky estää populaation jatkuvan kasvun, koska lajinsisäinen kilpailu muodostuu liian suureksi. Ympäristön kantokyky on teoreettinen käsite, joka sellaisenaan ei toteudu luonnossa, vaan populaation tiheydet vaihtelevat kantokyvyn molemmin puolin.”
(Tirri ym., 1993.)

Kulttuuriseen ja sosiaaliseen todellisuuteen sovitettuna kantokyvyn käsite antaa kuitenkin ymmärtää, että muutoksia niissä voidaan analysoida luonnontieteellisin menetelmin. Kantokyvyn rinnalle – ja ohikin – ovat nousseet käsitteet vakaus (*stability*), palautuvuus (*resilience*) ja vastustuskyky (*resistance*). Käsitteillä viitataan yhteisöjen ja alueiden vakauteen.

Palautuvuus, resilienssi, kuvaa nopeutta, jona aikana esimerkiksi yksilö tai yhteisö palautuu häiriön jälkeen alkuperäiseen tilaansa. Mitä nopeammin alue palautuu normaalitilaan, sitä parempi sen palautumiskyky on. Vastustuskyky, resistanssi, puolestaan kuvaa yhteisön kykyä kohdata ja vastustaa häiriötä tai puskuroitua häiriötä vastaan; se kertoo, kuinka paljon yhteisöä voidaan häiritä, ennen kuin se alkaa muuttua. Palautuvuus siis ilmaisee, miten nopeasti yhteisö palautuu lähtötilaansa, kun taas vastustuskyky kuvaa, kuinka hyvin yhteisö pystyy vastustamaan sitä kohdannutta häiriötä. (Hanski ym., 1998; Nurmi, 2016; ks. myös Saarinen & Gill, 2018.)

Palautuvuuteen ja häiriöiden vastustuskykyyn nojaava yhteisön tai alueen vakaus on dynaamisempi, kollektiivisempi ja vuorovaikutteisempi ajatus kuin vertauskuvallinen kantokyky-termi. Kaikkia edellisiä käsitteellisiä työkaluja voidaan soveltaa myös liikamatkailuun (*overtourism*). Liikamatkailun käsitteen avulla pystytään konkretisoimaan mahdollisia kielteisiä muutoksia matkailukohteissa. Liikamatkailua koskeva tutkimus on myös vahvistunut viime vuosina (ks. esim. Kyyrö, 2019).

Liikamatkailu uhkana matkailun hallitulle kasvulle

Sanassa liikamatkailu on kielteinen sävy, mikä voi vähentää sen suosiota. Käsitteen etu on kuitenkin se, että sen avulla voidaan ennakoida ja estää myös ei-toivottuja kehityskulkuja osoittamalla ja nimeämällä niiden mahdollisuuksia ja seurauksia. Liikamatkailun rinnalla voidaan puhua myös sen vastakohdasta, *matkailukadosta*. Matkailuinfrastruktuuri on silloin ylimitoitettu matkailijamäärään nähden esimerkiksi sesonkivaihtelun tai matkailua hillitsevän vakavan yhteiskunnallisen häiriötilan vuoksi. (Matkailukatoa voi luonnollisesti esiintyä myös sopivasti mitoitettussa matkailutoiminnassa). Jotta liikamatkailu toimisi hyödyllisenä käsitteenä, se edellyttää monitieteistä, sekä määrällistä että laadullista analyysia.

Liikamatkailu on rakenteellisesti syntynyt, ennakkointia ja sääntelyä vaille oleva pitkäkestoinen tilanne. Siinä matkailijoiden määrä ylikuormittaa säännöllisesti vierailukohteen matkailupalvelut, ylittää paikallisten sosiaalisen sietokyvyn, uhkaa ajaa tai ajaa paikalliset pois kodeistaan kiinteistöjen hinnannousun takia ja/tai uhkaa kulttuuriympäristöjen säilymistä tai luonnon ekosysteemejä.

Liikamatkailusta ei ole vielä syytä puhua viitattaessa ainoastaan suosittujen matkakohteiden ajoittaiseen ruuhkautumiseen, joka voi aiheuttaa epämukavuutta, lisähaasteita ja sietokyvyn ylittymistä omaa rauhaa kaipaavien paikallisten tai muiden matkailijoiden parissa.

(Ks. esim. Butler, 2018, s. 673; Koens, Postma & Papp, 2018; Kyyrö, 2019, s. 23; Seraphin, Sheeran & Pilato, 2018).

Liikamatkailua on esiintynyt useissa Euroopan suurkaupungeissa, jotka ovat kulttuurihistoriallisesti arvostettuja, urbaaneja kulttuuriympäristöjä. Barcelona, Lontoo, Pariisi, Amsterdam, Venetsia ja Rooma ovat olleet liian suurten matkailijamäärien kohteina ympärivuotisesti, mikä on kuormittanut niitä monin tavoin. Matkailijoita kiinnostavien kaupunginosien asuntojen hinnat ja vuokrataso ovat nousseet, kun matkailijoita majoitetaan yksityisasunnossa. Paikallinen arki on häiriintynyt paikallisille suunnattujen palveluiden ruuhkaantumisessa ja kallistuessa. Sosiaalinen viihtyisyys ja ekologinen kestävyys ovat vaarantuneet roskaantumisen ja saastumisen takia.

Matkailun kausiluonteisuus ja työllistävyys voivat lisäksi johtaa siihen, että alueen taloudesta tulee vahvasti riippuvainen matkailusta, jolloin muut sektorit heikentyvät. Toinen taloudellinen vaikutus on kohteen imagon mahdollinen heikentyminen. Siihen vaikuttavat vahvasti negatiiviset matkakokemukset esimerkiksi ruuhkautumisesta matkailijoiden suuren määrän takia. (Ks. esim. Blanco-Romero, Blázquez-Salom & Cànoves, 2018; Kyyrö, 2019, s. 27, 64–65; Peeters ym., 2018, s. 38; Seraphin ym., 2018; Vairimaa, 2019.) Liialliset ihmismäärät kuluttavat myös ympäristöä, ja häiriöherkkien lajien katoamisen tai vähenemisen myötä kohdealueen luonnon monimuotoisuus ja vetovoimaisuus vähenevät (Jokimäki &

Kaisanlahti-Jokimäki, 2007). Esimerkiksi Filippiineillä ja Thaimaassa matkailijoiden suosi-
mien saarten herkat ekosysteemit ovat kärsineet.

Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN, 2018) raportoi liikamatkai-
lusta Euroopan unionin alueella kuvaamalla sen seurauksia ja matkailupolitiikan mahdol-
lisia keinoja hallita ilmiötä. Raportin mukaan liikamatkailun *ympäristövaikutukset* liittyvät
usein resurssien, infrastruktuurin, tilojen ja matkailunähtävyyksien käytön lisääntymiseen.
Osa käytöstä voi tapahtua yllättäen tai väliaikaisesti risteilyaluksen, lyhyen matkailuseson-
gin tai tapahtuman myötä. Vaikutukset vaihtelevat saasteista kohteen vaurioitumiseen ja
ruuhkautumiseen. (Peeters ym., 2018, s. 38.) Liikamatkailun vaikutukset voivat olla mer-
kittävät ja aiheuttaa pysyviä vahinkoja esimerkiksi kohteen luonnonympäristölle. Lisäksi
on huomattava, että matkailun aiheuttamat ekologiset vaikutukset ilmenevät usein vasta
pienen viiveen jälkeen (Blumstein ym., 2017; Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki, 2007).

Liikamatkailun kielteisenä kulttuurisena ja sosiaalisena vaikutuksena voidaan pitää tilan-
netta, jossa paikallisten yhteisöjen rooli marginalisoituu. Kaupallisen matkailutoiminnan
rinnalla myönteisenä nähty *Live like a local* -matkailutrendi tuo autenttisuudesta kiinnos-
tuneet matkailijat osaksi paikallisten arkea. Asiantilalla voi olla haavoittuvimmissa kulttuu-
riympäristöissä kielteisiä vaikutuksia. (Koens ym., 2018, s. 1; Kyyrö, 2019, s. 21–22; Peeters
ym., 2018, s. 38.)

Matkailijoiden arvomaailmat ja käyttäytyminen saattavat poiketa paikallisen yhteisön
arvoista, jolloin ne voivat aiheuttaa muutoksia paikallisten yhteisöjen perinteissä, yhteis-
mailla ja toiminnassa. Tästä voi seurata paikallisten kokemuksia kulttuurisen identiteetin
katoamisesta. Matkailijoiden erilaiset arvot voivat johtaa myös sopimattomaksi katsottuun
käyttäytymiseen tai kulttuuriin väärinkäsityksiin. Niiden myötä paikallisten toimijoiden
ja matkailutoimijoiden välille syntyy usein epäluottamusta, jopa vihamielisyyttä. (Kyyrö,
2019, s. 61; Peeters ym., 2018, s. 38.) Matkailuyrittäjille lankeaa näissä tilanteissa rooli
kulttuurien välisten kohtaamisten välittäjinä. Elleivät he ole itsekkin paikallisia, paikalliset
saattavat nähdä heidät konfliktitilanteissa ulkopuolisina mutta matkailijat taas paikallisina,
mikä voi vaikeuttaa konfliktien kestävää ratkaisemista.

Liikamatkailun vaarat Suomessa

Suomessa liikamatkailusta on keskusteltu muutamassa raportissa, ja siitä on tehty hiljat-
tain myös kuusi opinnäytetyötä (Bohn, 2019; Kyyrö, 2019; Laaninen & Linte, 2019; Taimi-
nen, 2018; Tamminen, 2019; Trifanova, 2019). Työ- ja elinkeinoministeriön (2018) julkaise-
massa matkailua koskevassa *Syksyn 2018 toimialojen näkymät* -katsauksessa kerrotaan
liikamatkailun uhkaavan etenkin sesonkiaikaan Suomen kestävä matkailua. Suomen
matkailuimago puhtaana luonto- ja kulttuuriympäristökohteena on merkittävä kilpailuetu.

Siksi katsauksessa ohjataan varautumaan kestävyteen muun muassa ohjaamalla matkailijoita vastuulliseen toimintaan. (Jänkälä, 2018, s. 2.)

Myös työ- ja elinkeinoministeriön *Sustainability is Cool in Arctic Tourism* -seminaarin raportin mukaan liikamatkailua on ”helpompi välttää kuin toipua siitä”. Raportissa todetaan niin ikään, ettei Suomi ole perinteisesti ollut massamatkailukohde, mutta siitä huolimatta niin ekologisen, sosiaalisen kuin kulttuurisen kantokyvyn ylittymisestä on ollut merkkejä. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2018, s. 2.)

Työ- ja elinkeinoministeriön *Matkailun toimialaraportissa*, jossa liikamatkailuilmiotä käsitellään laajemmin, ohjeistetaan, että matkailun kasvun tulisi tapahtua hallitusti. Matkailualueen kantokyvystä täytyy tehdä laskelmia, ja erityisesti paikallisia asukkaita tulee kuunnella. Paikallisten ihmisten elämään vaikuttaviksi tekijöiksi mainitaan asuntojen hintojen nousu sekä matkailijoiden valokuvaaminen ja roskaaminen. Raportin mukaan Suomen liikamatkailutilanteeseen reagoiminen vaatii sekä aluetason että kansallisen tason yhteistyötä. Matkailijavirtojen ohjaaminen, sesongin pidentäminen sekä hinnoittelu ja kohderyhmävalinnat ovat esimerkkejä korjaavista toimenpiteistä. Aihe liitetään myös kestäväan matkailuun: ympäristöystävällisyyden ja sosiaalisen, kulttuurisen ja taloudellisen vastuun tulee näkyä matkailuyritysten toiminnassa, ja siksi kestäväan kehityksen periaatteiden noudattamista suositellaan. (Jänkälä, 2019, s. 39.)

2.6 Kestävyyden käsite matkailututkimuksessa

Kansainvälisessä ja kotimaisessa matkailututkimuksessa kestävyys on yksi keskeisimmistä tutkimusalueista eri tieteenaloilla. Sitä on tarkasteltu monista näkökulmista (ks. esim. Butler, 1999; Garcia-Rosell, 2017; Kristjansdottir, Olafsdottir & Ragnarsdottir, 2018; Saarinen, 2006; Saarinen & Gill, 2018; Sharpley, 2000; Tervo-Kankare, 2017). Eniten huomiota ovat saaneet ekologinen, taloudellinen ja sosiokulttuurinen kestävyys.

Tutkimus- ja tiedemaailmassa kestävyys on ennen kaikkea teoreettinen käsite, jonka sisälöstä käydään tieteellistä keskustelua. Se on myös eettinen päämäärä yhteiseen hyvään tähtäävälle riippumattomalle tutkimukselle. Silloinkin kun tutkijat sitoutuvat kestävyiden edistämiseen, he näkevät käsitteen samalla tavalla *arvottavana käsitteenä* kuin vaikka hyvinvoinnin, köyhyyden tai talouskasvunkin. Näiden käsitteiden käyttäjät lataavat niihin – kuvailevien ja empiiristen piirteiden ohella – myös normatiivisia, moraaliin ja arvoihin perustuvia odotuksia. Odotuksilla otetaan kantaa ihmisten ja etenkin tulevien sukupolvien tarpeisiin tai hyvän elämän mahdollisuuksiin. Avoimuus kyseisten odotusten osalta edistää objektiivisempaa kestävyiden tutkimusta. (Ks. Alexandrova, 2018.)

Kartoittaakseen kestävyiden käsitteen arvoulottuvuuksia matkailun tutkijat kehittelevät ja käyttävät erilaisia malleja. Eräs esimerkki malleista on Tervo-Kankareen (2017) kuvaus *kestävän matkailun peruselementeistä*. Matkailun vaikutukset – hyödyt ja haitat – ympäristöihin konkretisoituvat usein vasta tulevaisuudessa. Matkailun vaikutukset eivät myöskään aina jakaudu tasaisesti paikallisesti: matkailusta saatavat hyödyt saattavat esimerkiksi keskittyä matkailukeskukseen, vaikka myös sitä ympäröivä alue olisi osallisena matkailun tuottamisessa. Ne eivät myöskään aina ole oikeudenmukaisia kaikille osapuolille johtuen muun muassa edellä mainituista ajallisista ja tilallisista vaikutuksista. Esimerkiksi matkailusta johtuvat ympäristöongelmat voivat jättää jälkensä kohteeseen, vaikka matkailutoiminta olisi jo lakannut siellä; tällöin paikalliset ihmiset kantavat niiden seuraukset. Väliintulo ja sääteley edellyttävät hallinnon puuttuvan esimerkiksi lakien ja rajoitusten keinoin matkailun vaikutuksiin ja ongelmakohtiin. Eri toimijoiden osallisuus on kuitenkin keskeinen lähtökohta. Kestävä matkailu voi toteutua vain, jos kaikki osapuolet osallistuvat siihen aktiivisesti. (Tervo-Kankare, 2017, s. 236, Caterin, Garrodin & Lown, 2015; Hallin, Gösslingin & Scottin, 2015 pohjalta.)

Kulttuurintutkimuksessa ja yhteiskuntatieteissä tunnustetaan yhä laajemmin varsinkin alkuperäiskansojen tiedon (*Indigenous Knowledge*) ja alkuperäiskansatutkimuksen merkitys kestävä kehityksen tutkimiselle ja ymmärtämiselle ja samalla länsimaisen tiedonkäsitteksen haastajana (ks. esim. Grey & Kuokkanen, 2019; Porsanger & Virtanen, 2019). Alkuperäiskansojen kulttuuriperintöä on esimerkiksi haastavaa määritellä länsimaisessa kulttuuriperinteessä syntyneillä ”kulttuurin”, ”perinteen” ja ”kulttuuriperinnön” käsitteillä. Alkuperäiskansojen tiedossa nämä kaikki liittyvät saumattomasti maahan, ympäristöön ja paikallisen yhteisön elämään. Tästä syystä myöskään aineellisen ja aineettoman kulttuuriperinnön erottelu ei ole välttämättä perusteltua tai tarpeen. (Virtanen, 2019, s. 330.)

Alkuperäiskansoille kuuluu oikeus määritellä itse, mitä he kulttuuriperinnöllä tarkoittavat. Heidän näkökulmastaan saattaa olla mielekkäämpää puhua esimerkiksi *biokulttuuriperinnöstä* kuin erotella kulttuuriperintö ja kulttuuriympäristö luontoympäristöistä. (Virtanen, 2019, s. 336.)

Alkuperäiskansojen kotiseudut kiinnostavat matkailijoita joka puolella maailmaa (esim. Viken & Müller, 2017). Pohjoismaissa saamenkulttuuri kiinnostaa matkailijoita ja sitä hyödynnetään Suomen matkailumarkkinoinnissa.

”Alkuperäiskansamatkailu (indigenous tourism) on matkailua, jossa alkuperäiskansa itse järjestää matkailupalveluita aktiivisena toimijana ja on mukana päättämässä alueella järjestettävästä matkailusta.” (Kugapi & de Bernardi, 2017, s. 70).

Saamelaiskulttuurin hyödyntämisen kulttuurisesta ja sosiaalisesta kestävydestä on tehty tutkimuksia ja selvityksiä myös Suomessa. Saamelaiskäräjien toteuttama ja opetus- ja kulttuuriministeriön rahoittama hanke *Kulttuurisesti vastuullinen saamelaismatkailu* on laatinut *Vastuullisen ja eettisesti kestävän saamelaismatkailun toimintaperiaatteet*, jotka hyväksyttiin Saamelaiskäräjien täysistunnossa syksyllä 2018 (Saamelaiskäräjät, 2018). Niiden on tarkoitus lisätä tietoisuutta saamelaisuudesta ja ohjeistaa matkailuyrityksiä ja matkailijoita eettisesti kestävään käyttäytymiseen. Lapin yliopiston johtamassa *Arcti-sen*-hankkeessa kehitetään matkailualan käyttöön *kulttuurisensitiivisen matkailun* käsitettä ja työkalua (Kugapi ym., 2019, s. 10, ks. sensitivetourism.interreg-npa.eu). Molemmat vahvistavat alkuperäiskansojen asuttamissa kulttuuriympäristöissä tapahtuvan matkailun kulttuurista ja sosiaalista kestävyttä.

Matkailun kestävydestä puhuttaessa on määriteltävä selkeästi, mitä kestävyydellä kussakin yhteydessä tarkoitetaan.

Vaikka matkailututkimuksessa kysytäänkin, voiko matkailu merkittävine vaikutuksineen koskaan olla kestävä, pyrkii myös tutkimus edistämään kestävyttä. Se tapahtuu analysoimalla kestävyden käsitettä, kuvaamalla vastuullisia toimintatapoja sekä kehittämällä malleja ja menetelmiä kestävyden seurantaan. Tehtävässä auttaa se, että matkailun tulevat indikaattorit ovat linjassa yleisten kestävyden indikaattorien kanssa. (Ks. esim. Butler, 1999; Hall, 2013; Hemmi, 2005; Saarinen, 2013; Saarinen & Gill, 2018; Sharpley, 2000; ks. myös luku 1 tässä raportissa.)

2.7 Kantokyvystä vierailukestävyteen

Kestävää kehitystä, vastuullista matkailua ja kulttuuriympäristöjen arvojen säilyttämistä varten hankkeessa kehiteltiin monialaista keskustelua varten uusi käsite: *vierailukestävyys*. Yhdyssana koostuu kahdesta sanasta, joista jälkimmäistä on avattu edellä tässä luvussa. Myös sana ”vierailu” ansaitsee tarkentamisen.

Vierailulla (a visit) viitataan sanan arkiseen perusmerkitykseen. Vierailu on käynti paikassa, joka ei ole koti. Vierailusta ja vierailijoista puhuminen ilmentää matkailun kulttuurista, sosiaalista puolta ja paikallista luonnetta selkeämmin kuin sana matkailu, joka kattaa kaiken matkailutoiminnan. Vierailulla viitataan tässä erityisesti *paikkojen vierailtavuuteen (visitability)*. Vierailtavuus on ”matkailua” tarkempi termi kuvaamaan sitä, mitä matkailussa tapahtuu, ja mitä matkailu merkitsee – ennen kaikkea *matkakohteen kannalta*.

Vierailtavuus voidaan ymmärtää *saavutettavuuden* kaltaiseksi matkailualan ammatti-termiksi. Silloin tavoitteena on Bella Dicksin (2003) mukaan muokata kulttuuriympäristöt mahdollisimman ”vierailtaviksi”. Tällöin ne ovat kuluttajaystävällisiä, siistejä ja turvallisia. Ne ovat myös mahdollisimman ”helppolukuisia” esimerkiksi kansainvälisille matkailijoille riippumatta paikallisista kulttuurisista erityispiirteistä, joista haastavimpia saatetaan poistaa näkyvistä matkailijoiden silmistä. (Dicks, 2003.) MAMOMI-hankkeessa kehitelty ajatus paikkojen vierailtavuudesta painottaa kuitenkin toista näkökulmaa: paikallisten kulttuuriympäristöjen kestävää kehitystä.

Kun vierailtavuuteen – josta kielellisen sujuvuuden vuoksi puhutaan jatkossa *vierailuna* – liitetään sana kestävyys, saadaan *vierailukestävyys*. Sana painottaa tulevaisuuden näkökulmaa: *tavoitetta saada paikka pysymään, kestäväksi vierailtavana* eli säilyttämään vierailtavuutensa. Kuten luvussa 1 todettiin, kestävyys edellytyksenä on *vastuullinen toiminta* kestävä kehityksen edistämiseksi.

Vierailukestävyys tavoitteen myötä syntyy tahtotila välttää kulttuuriympäristöjen muokkaamista lyhytnäköisesti tai puhtaasti kaupallisista lähtökohdista. Pitkäjänteinen kehittäminen kulttuuristen, sosiaalisten, taloudellisten ja ekologisten erityispiirteiden näkökulmasta varmistaa paikan vierailukestävyys kulttuuriympäristönä. Vierailukestävyys ei merkitse museointia. Se merkitsee paikallisen elämänmuodon ja ympäristön omaehtoista kehittymistä, muuttumista ja siirtymistä sukupolvelta toiselle. Elävää kulttuuriympäristöä ja -perintöä on parhaassa tapauksessa mahdollista tukea matkailun avulla.

Vierailukestävyys korostaa ja vahvistaa itse paikan roolia matkailutoiminnassa. Paikka ei ole silloin pelkästään toiminnan näyttämö, maantieteellinen sijainti tai suorisympäristö matkailu- ja liikunta-aktiviteeteille.

Vierailukestävyys sisältävät paikan kapasiteetti, kantokyky, potentiaalisuus, vakaumus, palautuvuus ja tarvittaessa myös kyky kohdata ja vastustaa häiriöitä matkailijoiden vastaanottamisessa. Siihen sisältyvät myös paikan mahdollinen hauraus ja haavoittuvuus. Vierailukestävyys onkin avoimesti arvottava käsite, jolla otetaan kantaa kulttuuri- ja luontoympäristöjen tulevaisuuteen painottamalla tiettyjä asioita ja prosesseja, jotka puolestaan tukevat tietynlaista kestävä kehityksen määritelmää ja ideaa. Lisäksi siihen sisältyy laaja kirjo empiirisesti kuvattavia, mitattavia ja arvioitavia asioita, joihin paneudutaan tarkemmin tämän raportin luvussa 5.

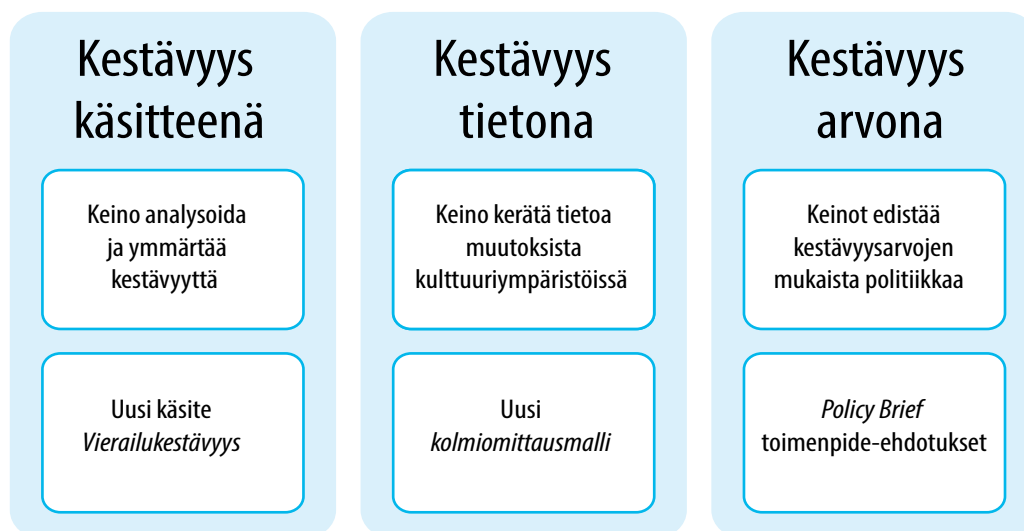
2.8 Kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävä matkailu kulttuuriympäristöissä

Kuten edellä luvussa 2 kuvattiin, kaikki kestävyys ulottuvuudet ovat riippuvaisia toisistaan. Kulttuuriympäristöissä tapahtuvan matkailun kestävyys punoutuu kestävä kehityksen yleisiin periaatteisiin. Sitä kohti voidaan pyrkiä monialaiseen kestävyteen tähtäävällä vastuullisella matkailutoiminnalla.

Kestävyyttä on tutkittu ja huomioitu eri ulottuvuuksiensa osalta matkailun ja kulttuurin lisäksi muilla foorumeilla. Matkailun kestävä kehittäminen on nostettu vahvasti esille niin kansainvälisissä kuin kansallisissa strategioissa ja muissa ohjausasiakirjoissa. Silti kestävyyttä ei ole helppo hahmottaa konkreettisina toimenpiteinä tai kokonaisvaikutustensa näkökulmasta.

MAMOMI-hanke tarjoaa työkaluksi kestäväan matkailukehittämiseen *vierailukestävyys-käsitteellistä ja metodologista viitekehystä*. Viitekehys korostaa tarvetta kehittää kulttuuriympäristöjä tulevaisuuden näkökulmasta, tulevien sukupolvien tarpeita ajatellen kestävästi ja painottaen vierailukohteen näkökulmaa paikkana ja kulttuuriympäristönä. Vierailukestävyysmallinnusta kestävyys seurannan käytännön työkaluksi esitellään tarkemmin luvuissa 4 ja 5. Sitä ennen luvussa 3 tehdään katsaukset eri tiedealueilla tarjolla oleviin keinoihin mitata, arvioida ja seurata matkailun vaikutuksia.

Hankkeen metodologinen asetelma voidaan kiteyttää kuvion 2.2. esittämällä tavalla:



Kuvio 2.2. MAMOMI-hankkeen lähestymistapoja kestävyys käsitteenä, tiedonkeruun menetelmänä ja arvona.

JOKILAAKSON KYLIÄ JA VANHAA TALONPOIKAISASUTUSTA

Harri Hautajärvi

Tornionjoen vartta kulkiessaan voi nähdä vuosisatoja vanhoja viljelysmaisemia peltoineen ja alavine tulvaniittyineen ja -saarineen. Nauhamaisesti rakentuneet kylät reunustavat jokea, paikoin on vielä jäljellä osia jokivarren vanhasta maantiestä, ja taloista monet sijaitsevat perinteiseen tapaan joen ja tien välissä. Joen itärannan rakennuskanta on pääosin viime vuosikymmeniltä, mutta siellä täällä näkee vielä vanhoja hirsitaloja, -aittoja ja -latoja. Näkymiä rytmittää metsien ja viljelysten vaihtelu, havupuisina kumpuilevat, kallioiset ja kivikkoiset kukkulat ja vaarat sekä peltojen ja metsien suoraviivaiset taitekohdat. Paikoin näkyy tehometsätalouden jälkiä maisemaa leikkaavina avohakkuualueina.

Tornionjokilaakso on Lapin maakunnan vanhin talonpoikaisen asutuksen alue. Uudisasutus levisi sinne jo varhain, viimeistään vuoden 1050 paikkeilla. Jokivarteen syntyi kyliä, joiden rakenne on nauhamainen.

Länsipohjalainen talonpoikaisarkkitehtuuri on saanut vaikutteita Ruotsista ja Pohjois-Pohjanmaan rannikkoseuduilta. Siinä on myös omintakeisia piirteitä, kuten esimerkiksi korkeat aitat, jotka kaareutuvat ulospäin sivuseiniensä yläosasta. Tornionjokilaaksossa oli jo 1600-luvulla umpipihoja, mutta yleisimmäksi rakennusten sijoittelumalliksi tuli pohjalaiseen malliin rakennettu väljä neliömäinen tai suorakaiteen muotoinen, kulmistaan avoin pihapiiri. Perinteinen rakennusmuoto on ollut pitkä ja tasaleveä, pohjakaavaltaan symmetrinen paritupa, jota on laajennettu pituussuunnassa. Klassismi on leimaa antava piirre talonpoikaisrakennuksille. Talot ovat pitkiä, korkeita ja kapeahkoja, ja niissä on symmetriset julkisivut ja kapeat, kuusiruutuiset ikkunat. Varakkaimpiin taloihin tehtiin jo 1800-luvulla vaaleaksi maalattu vaakavuorilauditus, ja vuosisadan lopulla alettiin rakentaa lasitettuja, koristeellisia kuisteja.

Koska rannikkoseutu ja jokilaakson eteläosa kärsivät Lapin läänin alueista vähimmät vauriot toisessa maailmansodassa, siellä on vielä jäljellä vanhaa kansanrakentamista. Sen sijaan Tornionlaakson pohjoisosissa, esimerkiksi Pellon kunnassa, Lapin sodan tuhot olivat laajamittaiset, kun Saksan armeija syksyllä 1944 hävitti vetäytyessään rakennukset ja infrastruktuurin.

Joen länsirannalla on säilynyt enemmän vanhoja kulttuuriympäristöjä ja rakennuksia, myös ajalta, jolloin jokilaaksoa ei oltu vielä jaettu kahtia. Siellä voi nähdä myös seudun vanhinta tieympäristöä, sillä Ruotsin puolelle jäi myös jokivarren ainoa silloinen maantie.

Sotia seurannut jälleenrakennus modernisoi Tornionlaakson rakentamiskulttuurin. Koulutettujen asiantuntijoiden suunnittelu ja keskusjohtoinen standardointi ja rakennusvalvonta korvasivat kansanrakentamisen. Näkyvin mullistus tapahtui rakennushahmojen muuttumisessa pitkistä ja kapeista, klassistisista länsipohjalaistaloista neliskanttisiksi, puolitoistakerroksisiksi tyyppitaloiksi. Siellä missä vanha päärakennus oli palanut sodassa, rakennettiin uusi talo usein entisen paikalle, tien ja jokirannan väliin, ja vanhan kulttuuri- maiseman piirteet säilyivät.

Suurin osa Tornionlaakson nykyisestä rakennuskannasta on toisen maailmansodan jälkeiseltä ajalta, etupäässä 1960-luvulta ja sitä myöhemmältä ajalta. Täällä kuten muuallakin Suomessa maaseutua ja asutuskeskuksia kirjavoittavat viime vuosikymmenien monenlaiset rakennustavat, -tyylit, -materiaalit ja värit, jotka paikka paikoin luovat ristiriitaa perinteeseen, ilmeeltään yhtenäiseen ja yhä harvalukuisempaan talonpoikaisrakentamiseen nähden. On kuitenkin monia huolella vaalittuja vanhoja hirsitaloja ja pihapiirejä, jotka kertovat matkailijalle jokivarren vanhasta ja arvokkaasta, harmonisesta ja sopusuhtaisesta talonpoikaisesta rakennuskulttuurista.



Kuva 4. Tornionjoen varrella on säilynyt monia vanhoja kulttuuriympäristöjä, kuten Kukkolan-koski, jossa on pyydetty kalaa lippoamalla keskiajalta lähtien. Näkymä Ruotsin puoleiselle rannalle. Kuva: Mikko J. Putkonen, Wikimedia Commons.

TORNIONJOKILAAKSO ALKAA KIINNOSTAA MATKAILUALUEENA

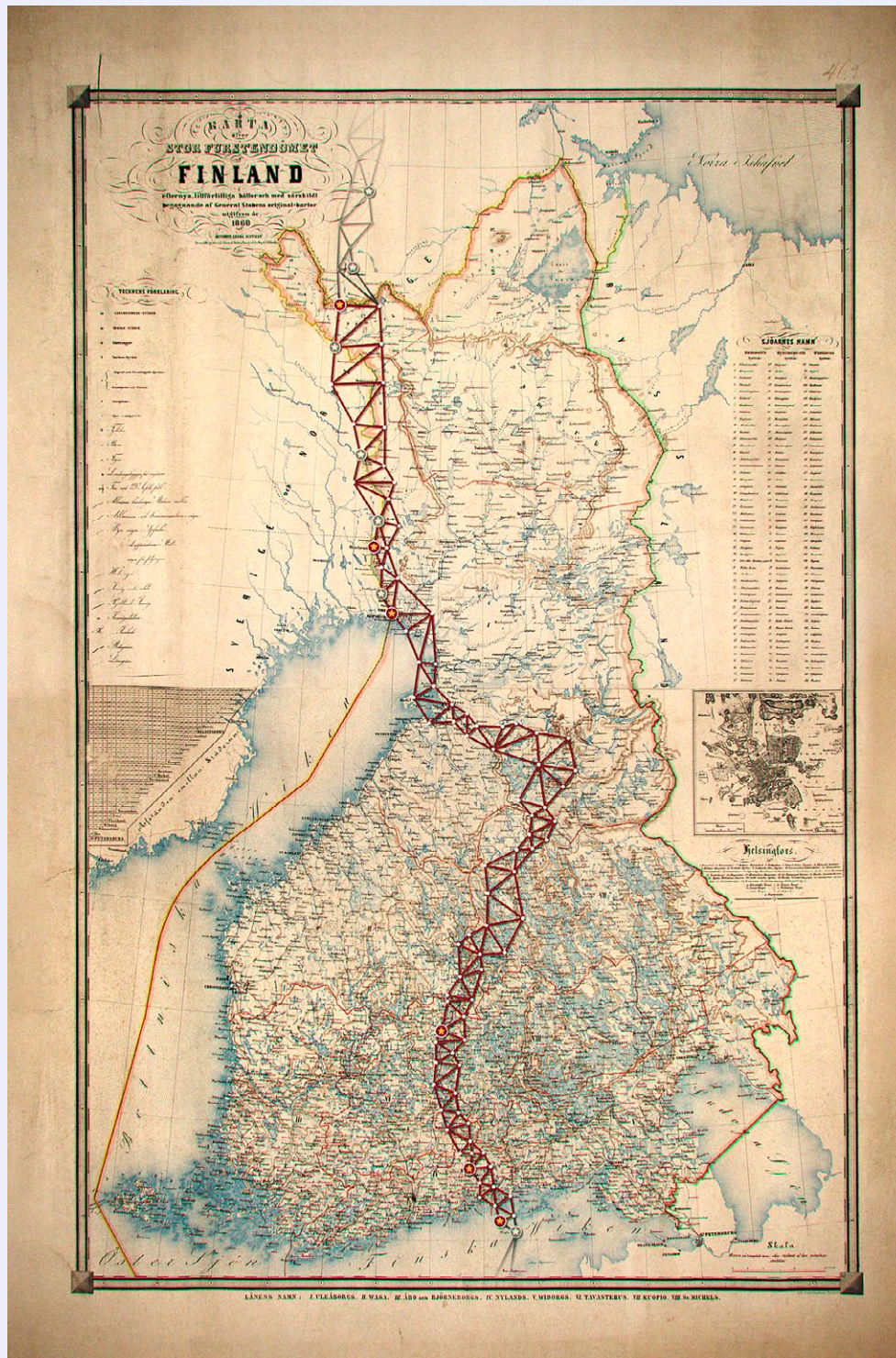
Harri Hautajärvi

Tornionjokilaaksossa alkoi 1500-luvulta lähtien liikkua tutkimus- ja löytöretkeilijöitä, seikkailijoita ja yläluokan matkailijoita. Tornion sijainti Pohjanlahden perukassa ja tärkeän vesireitin suulla teki siitä Lapin portin tutkimusmatkailijoille ja seikkailijoille, joista monet olivat lapponismin eli Lappiin kohdistuneen ihailun ja romantiikan vallassa. Tornio oli monen Lapin-matkan lähtö- ja paluupaikka aina 1900-luvun alkuun asti. Matkailijat pääsivät Tornioon meriteitse Ruotsin ja Suomen rannikkokaupungeista. Kulkuyhteyden sinne tarjosi myös Pohjanlahden rannikkoa kiertänyt rantatie, joka ulottui Tukholmasta Tornioon ja sieltä Oulun kautta Turkuun.

Ensimmäiset matkaaajat liikkuvat pohjoisessa Tornion- ja Muonionjokea myöten. Kun liikenne pohjoiseen vilkastui 1600-luvulla, perustettiin matkaaajia varten majoitus- ja kyytipalveluja maalaistalojen yhteyteen jokireitin varrelle. Kestikievareista saatiin säädetyllä taksalla vene soutajineen seuraavaan majataloon asti, ja talvisin liikuttiin jokia pitkin hevosreellä. Säätyläisiin kuuluneet matkaaajat majoituivat kuitenkin mieluiten pappiloihin ja virkamiesten koteihin kuin majataloihin ja talonpoikien luo.

Tornionjoen länsilaidalle tehtiin 1700-luvun jälkipuolella Tornioista Ylitornioon ulottuva maantie, jonka varrella oli talonpoikien ylläpitämiä kestikievareita. Sieltä pohjoiseen jatkui perinteinen vesireitti, jonka rannoilla sijainneista maalaistaloista sai majatalopalveluja. Suomen puoleinen maantie Tornioista Ylitornioon valmistui vuonna 1832. Tornioon ja Ylitornioon pääsi siis perinteiseen tapaan vesireittejä myöten, mutta ne olivat pitkään myös kaukaisimmat maanteitse saavutettavissa olleet etapit koko nykyisen Pohjois-Suomen alueella. Peräpohjolaan maantieverkosto ulottui vasta myöhemmin, ja Lappi pysyi pitkään tiettömänä.

Yleinen kiinnostus Lapin ihmeellistä kesäyön aurinkoa kohtaan alkoi varsinaisesti 1600-luvun lopulla, kun Ruotsin tiedemiespiireissä ryhdyttiin pohtimaan auringon laskeutumatuuden ongelmaa. Ruotsin kuningas Kaarle XI matkusti juhannuksena 1694 Tornioon nähdäkseen keskiyön auringon. Kuninkaan vierailu oli merkittävä mainos pienelle Torniolle, sillä nyt monet muutkin halusivat matkustaa sinne näkemään yöttömän yön auringon. Tornioon ja Tornionjokea pitkin pohjoiseen alkoi matkata tiedemiehiä ja seikkailijoita



Kuva 5. Tornionlaakso tuli kansainvälisesti tunnetuksi etenkin tutkimusmatkailijoiden myötä. Vuoden 1860 kartalle on piirretty Struven kolmiomittausketju, ja tähdet osoittavat maailmanperintöpiirteitä, joihin Tornionjokilaaksossa kuuluvat Aavasaksan laen ohella Alatornion kirkon torni, Haaparannan Perävaara ja Övertorneån Pullinki. Kuva: Maanmittauslaitos.

3 Katsaukset nykyisin käytössä oleviin mittareihin ja seurantakeinoihin

Soile Veijola, Kati Kyyrö, Jukka Jokimäki, Salla Jutila, Airi Matila ja Hannes Pasanen

Millaisia mittareita ja menetelmiä on tarjolla kestävän kehityksen seurantaan kulttuuriympäristöissä? Kulttuuriympäristöjä ja niiden arvoa koskevia omia, vakiintuneita mitta- tai seurantamenetelmiä ei ole systemaattisesti kehitetty. Kulttuuriympäristöjen arviointitapoina käytetään lähinnä erilaisia ja eritasoisia kulttuuriympäristöselvityksiä tai esimerkiksi tässä luvussa esiteltäviä mittareita. Matkailun vaikutusten eristäminen muiden yhteiskunnallisten ja ekologisten muutostekijöiden vaikutuksista ei luonnollisesti ole aina edes mahdollista.

Raportin luvussa 3 esitellään nykyisin tarjolla olevia keinoja matkailun taloudellisten, kulttuuristen, sosiaalisten ja ekologisten vaikutusten mittaamiseen, arvioimiseen ja seurantaan. Luku perustuu kirjallisuuskatsauksiin yhteiskuntatieteissä, ekologiassa ja metsätieteissä. Menetelmiä löytyisi toki muiltakin tiedealueilta. Esimerkiksi alkuperäiskansatutkimus, antropologia, filosofia, julkisoikeus, juridiikka, kansantaloustiede, laskentatoimi, liiketaloustiede, poliittinen taloustiede ja maantiede laajentaisivat metodologista näkökulmaa. Laaja-alainen arviointi- ja seurantakeinojen tarkastelu huomioisi myös niin laadulliset kuin määrällisetkin menetelmät.

Mittareiden ja mittaamisen merkitystä tiedontuotannossa avataan lyhyesti ennen tiede- ja tutkimusaluekohtaisia tarkasteluja.

3.1 Miksi mitataan ja mitä mittareilta odotetaan?

Matkailun kestävyysmittarien laatimisessa ja käyttämisessä on kysymys sekä puhtaasti teknisistä ratkaisuista että tulkinnoista, arvovalinnoista ja yhteiskunnallisista intresseistä, jotka on syytä tehdä näkyviksi. Mittaaminen ja mittaamisen taidot ovat vaikuttaneet merkittävästi yhteiskuntaan ja niiden kehityssuuntaan. Mittaaminen on lähtökohtaisesti myös ajattelun ja arvottamisen taitoa käytännön mittaustoimenpiteiden ja taitojen lisäksi (Perhoniemi, 2014, s. 45, 58).

Mittaamiseen suhtaudutaan usein kaksijakoisesti. Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen paradigma asetetaan toisinaan vastakkain suhteessa objektiiviseen tietoon. Tässä raportissa objektiiviseen tietoon suhtaudutaan Alexandrovan (2018) opastamalla tavalla avaamalla käsitteiden normatiivisia ulottuvuuksia ja keskusteluttamalla tutkijatulkintoja niillä toimijoilla, joita tulkinnot koskevat.

Matkailun kestävyysmittaamista tarkastellaan viimeaikaiseen mittausmetodologiseen keskusteluun nojaten *arvoneutraalin, interaktiivisen ja proseduraalisen objektiivisuuden* käsitteiden näkökulmasta. Tässä yhteydessä arvoneutraali objektiivisuus tarkoittaa sitä, että pyritään tasapuolisesti huomioimaan eri toimijoiden erilaiset arvot, jotka voivat vaikuttaa matkailun kestävyysmittarien laatimiseen ja niiden käyttöön. Interaktiivinen objektiivisuus liittyy puolestaan vaatimukseen tavoitella avoimen ja kaikki relevantit toimijat kattavan keskustelun kautta yksimielisyyttä matkailun kestävyysmittareista ja niiden käytöstä tietyssä ympäristössä. Proseduraalinen objektiivisuus viittaa tässä puolestaan siihen, että tiettyä mittaria käytettäessä mittauksen tuloksen tulisi olla mahdollisimman riippumaton siitä henkilöstä, joka mittauksen kulloinkin suorittaa. (Douglas, 2004; Espeland & Sauder, 2016; Kaidesoja, 2019, s. 14–15; ks. myös Perhoniemi, 2014, s. 7–12, 178–183; Säynäjäkangas, 2019; Veijola & Jokinen, 2018.)

Vaikka mittaamisen lisäksi olisi perusteltua käydä läpi vastaavalla huolellisuudella laadullisten menetelmien aineistonkeruu- ja analyysimenetelmät kestävyysarvioimiseksi, keskitytään tässä hankkeessa ennen kaikkea *mittareihin* ja niiden mahdollistamaan mitattavaan tietoon kestävyysliittyvistä muutoksista kulttuuriympäristöissä. Mittareita arvotetaan avoimesti niiden käytön päämäärän näkökulmasta, joka on vastuullisen matkailutoiminnan tukema kestävä kehitys. Mittareista ja indikaattoreista on tapana puhua synonyymeina. Tässä raportissa yleisterminä on mittari.

Kestävyysseurantaan tarvitaan mittareita, joiden täytyy olla sekä käyttökelpoisia että metodologisesti kestävästi laadittuja. Matkailun mittaamisen kohteet vaihtelevat. Kiinnostus voi kohdistua esimerkiksi matkailun nykytilaan tietyllä alueella, matkailun ajalliseen kehittymiseen tietyllä alueella tai alueiden välisiin eroihin ja niiden kehittymiseen.

Mittareiden avulla saadaan tuotettua tietoa, jota voidaan käyttää muun muassa matkailun kestävyysseurannassa ja edistämisessä.

Matkailutoimialan yhteydessä on tapana puhua yleensä *matkailun indikaattoreista*.

Indikaattori on osoitin, ilmaisija tai ilmaisija, joka reagoinnillaan ilmaisee jotain asiaa tai tapahtumaa. Indikaattorilaji reagoi herkästi tiettyyn ympäristötekijään tai asiaan, esimerkiksi sikoangervon esiintymistä voidaan käyttää arvioitaessa muinaisasutuksen esiintymistä. Bioindikaattorit kuvaavat ympäristön tilaan ja siinä tapahtuvia muutoksia. (Tirri ym., 1993.)

Hyvä *indikaattori* on selkeä, uskottava, keskeisten kysymysten suhteen relevantti, ja sitä voi käyttää vertailuissa kiintopisteenä. Indikaattorien tekninen luotettavuus perustuu niiden luotettavuuteen eli reliabiliteettiin ja pätevyyteen eli validiteettiin.

”Reliabiliteetti ilmaisee sen, miten luotettavasti ja toistettavasti käytetty mittari mittaa haluttua ilmiötä” (Tilastokeskus, ei vl., ks. <https://www.stat.fi/meta/kas/reliabiliteetti.html>).

”Validiteetti ilmaisee sen, miten hyvin tutkimuksessa käytetty mittausmenetelmä mittaa juuri sitä tutkittavan ilmiön ominaisuutta, mitä on tarkoituskin mitata” (Tilastokeskus, ei vl., ks. <https://www.stat.fi/meta/kas/validiteetti.html>).

Toimivat indikaattorit auttavat tekemään parempia päätöksiä pienentäen myös riskejä – ja mahdollisesti myös kustannuksia. Lisäksi ne auttavat ajoissa tunnistamaan mahdollisia ongelmia ja ehkäisemään niitä. Niiden avulla voidaan myös mitata tehtyjen suunnitelmien ja johtamistoimien vaikuttavuutta ja siten myös kestävä matkailun edistymistä. Hyvistä mittareista on apua suunnitteluvirheiden vähentämisessä sekä vastuullisuuden kasvattamisessa suhteessa sidosryhmiin. Indikaattoreita käyttämällä tuotetun informaation jatkuva monitoroiminen voikin johtaa positiiviseen kehityskulkuun. (WTO, 2004.)

Matkailun vaikutuksia mittaavia indikaattoreita voidaan hyödyntää niin globaalilla, kansallisella, alueellisella kuin tietyn kohteenkin tasolla. Lisäksi yksittäisiä matkailutuotteita, -yrityksiä tai -kokemuksia voidaan tarkastella erillisinä mitattavina yksikköinä. Indikaattoreita voidaan jaotella myös niiden sisällön mukaan. Niitä ovat esimerkiksi varhain reagoivat, varoittavat, rasisiteita osoittavat, alan nykytilaa osoittavat, matkailun vaikutuksia alueen luontoon ja väestöön osoittavat sekä näiden vaikutusten hallintakeinoja tai -vaikutuksia osoittavat indikaattorit. Määrällinen tieto voidaan esittää esimerkiksi raakana datana, suhteina tai prosenttilukuina. Laadullisesti tuotettua tietoa taas voidaan esittää tasoina tai esimerkiksi normatiivisina, nominaalisina tai mielipidepohjaisina indikaattoreina. (WTO, 2004.)

Eri aloille tai ylipäätään eri yhteyksiin luodut mitat eivät kuitenkaan yleensä ole yhteensopivia, joten niiden hyödyntäminen muissa käyttöyhteyksissä ei välttämättä onnistu ilman ongelmia. Myös mittaamisen rooli vaihtelee erilaisissa toiminnoissa ja tutkimuksissa. Monet asiat sisältävät mitattavan puolen lisäksi myös laadullisen ulottuvuuden, jota ei aina voida tavoittaa laskennallisilla menetelmillä.

Lisäksi matkailun vaikutusten mittaaminen sisältää arvovalintoja siitä, mitä asioita mitataan, miten tarkasti niitä mitataan, keitä mittaamiseen osallistetaan, ja mitä asioita mittaamisessa painotetaan: kestävyyttä, vastuullisuutta, lyhyen vai pitkän tähtäimen taloudellista kilpailukykyä? Valinnat riippuvat useimmiten siitä, miten moniulotteiseksi matkailuilmio kussakin tilanteessa määritellään. (Ks. esim. Baggio, 2018; Espeland & Sauder, 2016; Kaidesoja, 2019; Perhoniemi, 2014, s. 178–180, 183; Säynäjäkangas, 2019; Veijola & Jokinen, 2018.)

Mittaamisen haasteet voivat liittyä myös mittaamisen menetelmiin. Kyselytutkimuksena toteutettavaan mittaamiseen vaikuttaa merkittävästi ihmisten vastaamishalukkuus. Vaikka vastaamatta jättäneiden matkailijoiden tulokset eivät näkyisivätkään kyselytutkimuksen tuloksissa, heidän matkailunsa vaikutukset eivät silti jää näkymättömiksi. Myös mittaamisen toteuttaminen ja sen ajallinen jatkuvuus on yksi keskeisiä haasteita. Kenen vastuulla eri asioiden mittaaminen eri alueilla ja teemoissa on? Miten varmistetaan vertailukelpoisuus ja yhteismitallisuus? Tutkimuksissa hyödynnetään usein *triangulaation* ideaa: mittausten luotettavuutta voidaan parantaa siten, että saman ilmiön mittaamisessa käytetään useita toisistaan riippumattomia indikaattoreita (www.suomisanakirja.fi/triangulaatio).

Matkailua koskevaa julkista keskustelua ja uutisointia Suomessa hallitsee usein puheen kasvusta ja kasvun *kansallisista, alueellisista ja paikallistaloudellisista vaikutuksista*. Näiden suhdetta mm. bruttokansantuotteeseen, valtion- ja aluetalouteen, matkailutuloon ja työpaikkojen määrään seurataan tiiviisti. Viime aikoina kulttuurista ja sosiaalista kestävyyttä on kuitenkin alettu pitää enemmän esillä myös mediassa (esim. Toivonen, 2018; Vairimaa, 2019). Talouteen liittyvä keskustelu on samaan aikaan laajentanut näkökulmiaan. Esimerkiksi jakamistalous, vertaistalous ja *degrowth* -ajattelu jäsentävät talouden pikemminkin keinona saavuttaa muita päämääriä kuin kaiken yhteiskunnallisen toiminnan ja luontoresurssien hyödyntämisen päämääränä (ks. esim. Stiglitz, Fittus & Durand, 2019). Matkailun vaikutusten mittaamisessa ja seurannassa uudet lähestymistavat talouteen ovat vahvasti tuloillaan, mutta eivät vielä valtavirtaa. Tilanne on siis otollinen miettiä matkailun kestävyiden mittareita tulevaisuutta varten myös taloudessa.

3.2 Matkailun taloudelliset mittarit

Matkailun mittaaminen ei ole kansainvälisesti yhtenäistä, vaan alueet ja kohteet hyödyntävät keskenään erilaisia, paremmin tai huonommin todellisuutta kuvaavia indikaattoreita.

Matkailun taloudellisiin mittareihin sisältyy sekä *vakiintuneita* että *satunnaisia* indikaattoreita. Yleisimmin mitattavia matkailuun liittyviä asioita ovat muun muassa yöpymisvuorokaudet, kävijämäärät, hotellien käyttöasteet, matkailutyöllisyys, lentomatkustajien määrät, alueiden matkailutulot, matkailuinvestointien määrä ja matkailun osuus bruttokansantuotteesta (Baggio, 2018; Honkanen, 2017; Satokangas, 2017). Muita säännöllisesti seurattavia suureita ovat sosiodemografiset jakaumat (ikä, sukupuoli, koulutus jne.) ja matkustamisen motiivit (Baggio, 2018). Useimmin ja laajimmin mitataan ja seurataan siis matkailijoiden saapumista, oleskelun kestoa ja rahankäyttöä koskevia lukuja.

Matkailun satelliittitilinpito kerää määrällistä tietoa matkailutoimialasta koskien esimerkiksi sitä, kuinka paljon palveluita ja hyödykkeitä matkailuun liittyvät elinkeinot käyttävät. Se on tilastokokonaisuus, joka antaa tietoa matkailun taloudellisista ja työllistävästä vaikutuksista. Tilastoinnilla seurataan muun muassa matkailijoiden liikehdintää, kulutusta ja yöpymistä. Matkailun satelliittitilinpito perustuu yleisesti sovittuihin standardeihin ja suureisiin, jolloin myös laaja-alainen vertailu eri maiden välillä on mahdollista. Tilastointiin liittyy myös haasteita, sillä useat toimialat ovat välillisesti liitoksissa matkailuun, mikä tekee tilinpidosta monimutkaista ja haastavaa. Toinen tärkeä matkailun talousvaikutuksia koskeva tilasto on *matkustustase*. Matkustustaseella kuvataan suomalaisten matkailijoiden ulkomailla käyttämän rahan määrän ja ulkomaalaisten matkailijoiden Suomessa käyttämän rahan määrän suhdetta. (Satokangas & Vehkaperä, 2013.)

Matkailun mittaamista harjoittavat useat eri tahot. Maahan saapuvia matkailijoita koskevia tietoja saadaan lähtökohtaisesti rajavaltion viranomaisilta, mutta mittaamista toteutetaan myös majoitusliikkeissä (Baggio, 2018). Matkailun satelliittitilinpito nojaa Tilastokeskuksen tilastoihin. Matkailuun liittyvää dataa kerätään siis monen eri tahon toimesta, erilaisilla menetelmillä.

Matkailun *tilastointi* ei ole koskaan täysin ajantasaista, vaan se koskee tyypillisesti edellistä vuotta tai tilikautta. Lisäksi siihen liittyy muita haasteita. Kaikkia yöpymisvuorokausia ei vielä merkitä tilastoihin. Esimerkiksi Airbnb ja muut jakamistalouden ideaan perustuvat majoitusvaihtoehdot sekä sukulaisten ja tuttavien luona tapahtuvat yöpymiset jäävät toistaiseksi tilastojen ulkopuolelle. Rekisteröidyt yöpymiset eivät näin ollen vastaa todellista tilannetta. Kansainvälisten saapumisten systemaattista seuraamista hankaloittaa kasvava itsenäisten matkailijoiden joukko, jotka yhä useammin ylittävät maiden rajat muuten kuin

lentäen. Matkailualalla paljon käytetty vuokratyövoima ja tapahtumille tyypillinen talkootyö eivät puolestaan näy työllisyystilastoissa (Verohallinto, 2016). Kaiken kaikkiaan matkailualan moninaisuus haastaa tilastointia: milloin on kyse matkailutyöstä, matkailutulosta, matkailun vaikutuksista?

Alla olevaan taulukkoon on tiivistetty katsaus Suomessa käytössä olevista matkailun tilastoista, jotka ovat vakiintuneita, ja joihin kootaan säännöllisesti tietoa. Tilastojen avulla seurataan pääasiassa matkailijamäärien ja matkailutulon kehitystä.

Taulukko 3.1. Tilastoihin perustuvat matkailun mittaus- ja seurantakeinot (Honkanen, 2017; Satokangas & Jutila, 2019; Sievers, 2019; Tilastopalvelu Rudolf, 2020)

MITTARI	SELITE
Majoitustilastot	
Yöpymisten määrä	Kotimaiset ja ulkomaiset matkailijat, vapaa-ajan ja liikematkustuksen suhde, ajanjaksojen vertailu (lyhyt/pitkä), sesonkivaihtelut
Viipymän määrä ja sen kehitys	Yöpymisten määrään verrattuna tarkempi mittari
Majoituskohteiden käyttöaste ja sen kehitys	”Huoneiden käyttöastetta (Room occupancy rate) mitataan käytössä olevien huoneiden suhteella tarjolla oleviin huoneisiin” (Tilastokeskus).
Matkailutilinpito	
Matkailun kokonaiskysyntä	Ulkomainen ja kotimainen matkailukysyntä
Matkailuarvonlisäyksen osuus perushintaisesta BKT:sta	Matkailukysynnän aikaansaama arvonlisäys
Matkailutoimialojen työllisyys	Matkailutoimialoilla tehdyt työtunnit, henkilötyövuodet, matkailutyövoiman osuus työllisistä
Matkustustase	Kansainvälisten matkailutulojen ja menojen suhde

Myös erillisselvityksiä ja -tutkimuksia tehdään, mutta niiden alueellinen ja ajallinen vaihtelu on suurta. Talousvaikutusselvityksillä pyritään tuomaan esille matkailun vaikuttavuutta aluetalouteen. Tyytyväisyystutkimusten tavoitteena taas on saada jonkinlainen ymmärrys matkakohteen tilasta kartoittamalla asukkaiden ja vierailijoiden mielipiteitä kyselyillä ja haastatteluilla.

Matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia selvitetään jokseenkin vakiintuneilla malleilla, joita ovat esimerkiksi *Panos-tuotos -malli*, *Pohjoismainen malli* ja *Koillismaan malli* (Satokangas & Vehkaperä, 2013, s. 76–77). Mallien avulla selvitetään muun muassa matkailun välittömiä, välillisiä ja johdettuja talousvaikutuksia, työllisyysvaikutuksia sekä matkailutulojen vuotoa matkailualueen ulkopuolelle. Selvitykset perustuvat tilastokeskuksen tietoihin sekä matkailijoille ja matkailuyrityksille suunnattuihin kyselyihin. (Satokangas & Vehkaperä, 2013, s. 76–77.)

Vaikka aluetaloudellisia vaikutuksia selvittävät mallit ovatkin jokseenkin vakiintuneita, erillisselvitysten tekeminen vaihtelee kansallisesti ja alueellisesti paljon. Ei ole vakiintunutta mallia sille, kuinka usein selvityksiä tehdään vai tehdäänkö niitä lainkaan, tai kuinka laajalle maantieteelliselle alueelle selvitykset kohdennetaan. Se, mitä mallia kulloinkin hyödynnetään, tai miten selvityksissä määritellään matkailija tai matkailutoimiala, jää tapauskohtaiseksi.

Muiden indikaattoreiden ja seurantamenetelmien hyödyntäminen on satunnaista. Niiden käyttö on yleensä sidottu paikalliseen tai alueelliseen tarpeeseen, kun tietoa tarvitaan jonkin tietyn asian selvittämiseen ja kehittämiseen. Niitä sovelletaan kansallisella ja alueellisella tasolla erillisselvityksinä tai erillistutkimuksina resurssien sallimissa rajoissa.

Lisäksi alueellisesti ja paikallisesti toteutetaan erilaisia, tiettyyn kontekstiin räätälöityjä seuranta- ja mittausten menetelmiä. Jonkin tietyn alueen brändin arviointi tai liikenneyhteyksien kehittyminen ovat esimerkkejä tällaisista ajasta ja paikasta riippuvaisista mittareista.

3.3 Kulttuurisen ja sosiaalisen kestävyysmittarit matkailussa

Sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyysmittausten seurannassa kyse on usein kokemus- ja havaintoperäisten asioiden ja muutosten seuraamisesta. Matkailun aikaansaamien kulttuuristen ja sosiaalisten muutosten seuranta ei ole vakiinnutettu ja sisäänrakennettu talousvaikutusten seurannan tavoin esimerkiksi Tilastokeskuksen tilastoihin. Niiden seuranta ei kuulu myöskään alueellisille ja kansallisille viranomaistoimijoille.

Matkailun kulttuurista tai sosiaalista kestävyyttä mittaavia indikaattoreita löytyy taloudellisiin mittareihin verrattuna vähän. Niiden hyödyntäminen on satunnaista. Laadullisten menetelmien käyttö ei ole vakiintunutta.

Kolmanneksi haasteeksi voisi nimetä tarjolla olevien sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyysmittareiden ja seurantamallien hajanaisuuden. Eri toimijoiden erilaisissa tieteenalaperinteissä rakentamia malleja ei ole soviteltu yhteen.

Eräs kansainvälisen mittakaavan yritys koota kaikki kestävyysmittarit yhteen, myös kulttuuriset ja sosiaaliset, on Maailman matkailujärjestön eli WTO:n opas matkakohteiden kestävä kehitys indikaattoreista (*Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations. A Guidebook*, 2004). (Vuonna 2005 WTO:n lyhenteeksi vaihdettiin

UNWTO). Opaskirjaan on koottu erilaisista ja eritasoisista erityisindikaattoreista yleisen tason ydinindikaattorit, jotka suositellaan huomioitavan kaikissa matkakohteissa. Niiden kehittäjiä kannustetaan luomaan jokaisen ydinindikaattorin pohjalta kuhunkin paikkaan ja tilanteeseen sopivat mittarit tai vaihtoehtoisesti valitsemaan niitä oppaassa tarjolla olevista erityisindikaattoreista. Säännöllisesti käytettyinä indikaattoreilla voidaan mitata matkailun kehittymisen ja hallinnan kannalta tärkeitä muutoksia. Muutokset voivat koskea matkailun rakennetta ja sisäisiä tekijöitä, ulkoisia matkailuun vaikuttavia tekijöitä sekä matkailusta aiheutuvia vaikutuksia. Käytössä on sekä laadullisia että määrällisiä indikaattoreita. (WTO, 2004, s. 8, 224.)

Mitattavat asiat ovat laajoja ja abstrakteja kokonaisuuksia. Yli 500-sivuinen opas on ohjaava, eikä velvoitteita sen soveltamiseen ole. Esiteltyt erityisindikaattorit huomioivat erityisesti kaikkein haavoittuvimmat yhteisöt. Indikaattorivalikoiman tarkoitus on tuottaa ideoita uusiksi indikaattoreiksi tietyn kohteen olosuhteisiin ja sen sidosryhmien tarpeisiin. (WTO, 2004, s. 55.) Lisättäköön, että vaikka keskiössä ovat matkailukohteen tasolla käytettävät indikaattorit, voi joitakin indikaattoreita ja niihin liittyvää tietoa voi soveltaa laajemminkin, kuten alueellisessa tai kansallisessa mittakaavassa (WTO, 2004, s. 7).

Teoksen ydinindikaattoreissa ei suoranaisesti tarkastella kulttuurista kestävyttä, mutta sen erityisindikaattoreissa kuitenkin ehdotetaan seurattavaksi muun muassa seuraavia kulttuuriseen kestävyteen liittyviä asioita:

- Perinteisiä käsitöitä, taitoja ja tapoja harjoittavien paikallisihmisten määrä (prosenttiosuus kokonaismäärästä);
- suojellun alkuperäisarkkitehtuurin prosenttiosuus;
- paikallisasukkaiden elämäntyylin muutokset (esim. ammatinvaihdos perinteisistä elinkeinoista matkailuun);
- paikallisperinteitä (pukeutuminen, kieli, musiikki, uskonto) harjoittavien paikallisasukkaiden määrä;
- kulttuuriaktiiviteettien ja perinnetapahtumien määrä, kasvu, väheneminen;
- tapahtumiin osallistuvien matkailijoiden määrä; prosenttiosuus tapahtumien kokonaiskävijämäärästä. (WTO, 2004, s. 62.)

Sosiaalinen kestävyys huomioidaan ydinindikaattoreissa, joskaan ei yhtä vahvasti kuin ekologinen ja taloudellinen ulottuvuus. Sosiaalisen ulottuvuuden huomioiviin ydinindikaattoreihin lukeutuvat muun muassa paikallisasukkaiden ja matkailijoiden tyytyväisyys sekä sellaisten paikallisasukkaiden prosenttiosuus, jotka kokevat matkailun tuoneen uusia

palveluja ja infrastruktuuria alueelle. Sosiaalisen kestävyysindikaattoreista mainittakoon esimerkkeinä seuraavat:

- Paikallisten asukkaiden asenteet ja reaktiot (mitataan kyselyillä ja valitusten määrää seuraamalla);
- matkailuun liittyvien tapaamisten ja keskustelutilaisuuksien yleisyys ja osallistujamäärät;
- sukupuolten tasa-arvoinen mahdollisuus osallistua matkailutyöhön;
- matkailuun liittyviä uusia (rahan ansainnan) mahdollisuuksia hyödyntävien paikallisasukkaiden määrä
- matkailustrategian tai -suunnitelman olemassaolo ja sen päivittämissihteys. (WTO, 2004, s. 56, 57, 68, 244.)

Sosiaaliseen kestävyysindikaattoreissa on havaittavissa samankaltaisia haasteita kuin kulttuurisen kestävyysmittareissakin. Ne ovat usein muodoltaan laadullisia ja moniulotteisia. Esimerkiksi paikallisten asukkaiden tyytyväisyys on yksilöllinen kokemus ja kulttuuriset arvot taas ovat kollektiivisia kokemuksia. Niihin sisältyy tulkintaa ja merkityksen antoa.

Vaikka UNWTO:n ISDTD-opas on kattava ja laaja kokonaisuus, globaalin ja yleisen indikaattorikehikon lisäksi tarvitaan mukaan myös paikallisesti määriteltäviä indikaattoreita, sillä paikallinen kulttuuri ja elinympäristö vaikuttavat mitattavien ja seurattavien asioiden luonteeseen. Esimerkiksi Lapin yliopiston Matkailun tutkimus- ja koulutusinstituutin *Animals and Responsible tourism* -hankkeessa (ks. <http://animaltourismfinland.com/about/>) pohdittiin eläinmatkailuun liittyvien indikaattoreiden soveltamista Lapin matkailuun. Hankkeessa havaittiin, että eläinten hyvinvoinnin arviointiin kehitetty kansainvälinen arviointijärjestelmä ei kaikilta osin sovellu lappilaiseen kulttuuriin ja Lapin matkailuun keskeisesti liittyviin eläimiin. Esimerkiksi eläinten asumusten tarkastelu ei ole relevanttia porojen kohdalla. Mittaaminen ja sen menetelmät täytyy siis aina sovittaa paikalliseen ympäristöön.

ISDTD -oppaan jatkona UNWTO ja Yhdistyneiden Kansakuntien tilasto-osasto UNSD käynnistivät vuonna 2015 *Measuring sustainable tourism* -projektin (MST). Sen tavoitteena on kehittää kansainvälinen tilastointijärjestelmä, jolla ”mitataan matkailun roolia kestävässä kehityksessä”. Kyseisessä projektissa halutaan integroida ja laajentaa nykyisiä tilastojärjestelmiä huomioimaan taloudellisen fokuksen ohessa myös ympäristölliset ja sosiaaliset ulottuvuudet kaikilla relevanteilla tasoilla: globaalilla, kansallisella ja alueellisella. MST-projekti on vielä kesken, ja sen tulokset pyritään viimeistelemään vuoden 2020 maaliskuuhun

mennessä. (UNWTO, 2017, s. 15–16, 22.) Toteutuessaan hanke vastaa mittaamisen haasteisiin sirpaleisen ja yksipuolisen tilastoinnin osalta.

Taulukko 3.2. Oppaita ja työkaluja matkailun kestävyden mittaamiseen ja seurantaan.

OPAS	KUVAUS
<i>Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations</i> (WTO, 2004)	Maailman matkailujärjestön vuonna 2004 julkaistu teos, joka on laaja kokoelma indikaattoreita matkailualueen kestävyden mittaamiseen ja seurantaan.
<i>Measuring sustainable tourism</i> [MST] (UNWTO, alkanut v. 2015)	Maailman matkailujärjestön ja YK:n tilasto-osasto UNSD:n vuonna 2015 aloittama projekti, jonka tarkoituksena on kehittää kansainvälinen tilastointijärjestelmä, jolla mitataan matkailun roolia kestävässä kehityksessä. MST-projekti on vielä kesken, ja sen tulokset pyritään viimeistelemään vuoden 2020 maaliskuuhun mennessä (UNWTO, 2017, s. 15–16, 22).
<i>European Tourism Indicator System ETIS</i> (Euroopan komissio, 2013)	Euroopan matkailun indikaattorijärjestelmä on Euroopan komission tekemä työkalupaketti matkailukohteiden kestävää hallinnointia varten. Sen avulla kestävyden seuranta, hallinta ja mittaamista voidaan toteuttaa paikallisten toimijoiden johdolla.
<i>QUALITEST</i> (Euroopan komissio, 2003)	QUALITEST on Euroopan komission tilaamaan ja Rambollin laatimaan raportissa (2003) esitelty työkalu, jonka avulla voidaan mitata, seurata ja monitoroida matkailukohteen tai –tuotteen laatua. (Euroopan komissio, 2003, s. 1.)
<i>UNESCO World heritage Sustainable Tourism Toolkit</i> (Unesco, ei vl.)	Internet-sivulla toimiva Unescon työkalupaketti sisältää konkreettisia ohjeita kestävä matkailun edistämiseksi maailmanperintökohteissa. Työkalupaketti koostuu yhteensä kymmenestä oppaasta, joista kukin keskittyy tiettyyn osa-alueeseen, esimerkiksi strategiaan, viestintään ja seurantaan. (Unesco, ei vl.)
<i>Kestävän matkailun opas</i> (Träskelin ym., 2018)	Oppaan esittelemät kestävyden indikaattorit on luotu erityisesti Land of National Parks -alueen (eli Syötteen, Oulangan, Hossan, Riisitunturin ja Paanajärven kansallispuistojen lähialueiden) matkailuyrittäjille kestävä matkailun suunnittelun tueksi. (Träskelin ym., 2018, s. 7.)
<i>Metsähallituksen luontopalveluiden ja Suomen Unescon maailmanperintökohteiden yhteiset kestävä matkailun periaatteet</i> (Metsähallitus, 2016)	Metsähallituksen luonnonsuojelualueilla ja Suomen Unescon maailmanperintökohteilla on kuusi yhteistä kestävä matkailun periaatetta. Ne pyrkivät tukemaan kohteiden arvojen säilymistä, minimoimaan kohteiden kuormitusta, vahvistamaan paikallisuutta, edistämään kohteiden tuottamaa hyvinvointia, edistämään paikallistaloutta ja viestimään kohteiden arvoista ja palveluista.

3.4 Ympäristöekologiset mittarit ja seurantamenetelmät

Kulttuuriympäristöjen kehittämistyössä korostuu ihmisen rooli ympäristön kestävyysmuokkaamisessa ja ylläpitämisessä. Ihmisen ja luonnon välistä vuorovaikutusta voidaan lähestyä myös ekologisena tai sosioekologisena kysymyksenä ympäristön muutoksista ja muutosten vaikutuksista sekä ihmisiin että eläimiin, kasvillisuuteen ja maaperään.

Ekologialla on ollut keskeinen rooli kestävyys- ja luonnonvarojen käytön tutkimuksessa jo 1980-luvulla ennen kestävyyskeskustelun suurta nousua. Tieteenalalla tutkitaan luonnon rakennetta ja toimintaa muuttuvissa olosuhteissa, eliöiden, ihmisten ja ympäristön välistä vuorovaikutusta tai tekijöitä, jotka vaikuttavat esimerkiksi eliöiden levinneisyyteen, esiintymiseen ja runsauteen (Hanski ym., 1998; Tirri ym., 1993).

Ekologisella kestävyydellä tarkoitetaan YK:n mukaan luonnon monimuotoisuuden eli biodiversiteetin ja ekosysteemien toiminnan säilyttämistä ja ihmisten toiminnan sopeuttamista luonnonvarojen määrään ja ympäristön sietokykyyn. (https://www.ym.fi/fi-fi/ymparisto/kestava_kehitys/mita_on_kestava_kehitys).

Matkailun ekologiassa tutkimuksessa on eniten selvitetty luontoon kohdistuvan matkailun, virkistyskäytön, vaikutuksia kasvillisuuteen sekä eläimistöön (Buckley, 2004b). Matkailukeskusten vaikutuksia kohdeympäristöönsä on selvitetty vähemmän (Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki 2007a, b).

Matkailun ekologiset vaikutukset voivat olla maailmanlaajuisia (lentoliikenteen vaikutus ilmastoon lämpenemiseen), alueellisia tai useimmiten paikallisia. (Buckley, 2004a,b; Hemmi, 2005; Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki, 2007a,b; Liddle, 1997; Tolvanen & Kangas, 2016.)

Näkyvimpiä matkailun aiheuttamia muutoksia luonnossa ovat fyysinen kulutus, lajistomuutokset, pintakasvillisuuden ja maan pintakerroksen kulumisen pois osittain tai kokonaan. Matkailukäytössä olevien alueiden kulumisen laajuus ja voimakkuus riippuvat merkittävästi käyntikertojen määrästä, käyttötavasta ja luontotyyppistä. Matkailun ja virkistyskäytön yhteydessä aiheutuu myös puustovaurioita. (Laine ym., 2007; Sulkava & Norokorpi, 2007; ks. myös alaluku 3.6 tässä raportissa.)

Herkimmät kasvi-, nisäkä- ja lintulajit joko katoavat tai ainakin vähenevät matkailun aiheuttaman häiriövaikutuksen myötä, kun taas jotkut lajit, yleensä ihmisen seuralais- tai vieraslajit, voivat yleistyä ja runsastua. Muutokset voivat liittyä ympäristön rakenteeseen, ravinnon saatavuudessa tai eliöiden käyttäytymisessä tapahtuviin muutoksiin matkailun tai virkistyskäytön myötä. (Buckley, 2004b; Blumstein ym., 2017; Jokimäki ym., 2007; Tolvanen & Kangas, 2016.)

Ekologisesti kestävä matkailu ei vaaranna kohdealueidensa ekosysteemien tilaa ja toimintaa eikä alueen alkuperäisen lajiston esiintymistä ja monimuotoisuutta (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007a, b).

Ekologiset indikaattorit matkailuympäristöissä

Ekologisia indikaattoreita on kehitetty muun muassa rakennetun ympäristön ja maankäytön nykytilan tai muutoksen syyn arviointiin, riskien hallintaan sekä muutosten seurantaan (Häkkinen ym., 2006).

Ilman ja veden laatua, meluisuutta, energian kulutusta ja roskaantumista voidaan pitää matkailuympäristöjen tilan yleisindikaattoreina.

Eri ekosysteemeille (kulttuuriympäristöt, vesistöt, metsät, maatalousalueet, kaupungit, rannikot) tarvitaan omat ekologiset indikaattorinsa. Maaekosysteemeille kehitetyt indikaattorit eivät ole käyttökelpoisia vesiekosteemien, vaikkapa vedenalaisten kulttuurimatkailukohteiden, seurannassa (ks. esim. Kurvinen ym., 2017; Sipilä, Matikka & Virrankoski, 2019).

Ekologisten indikaattoreiden käytön edellytyksenä ovat tarkoin määritellyt tavoitteet, alueellisen ja ajallisen mittakaavan huomioiminen, tilastollisen variaation, tarkkuuden ja täsmällisyyden huomioiminen, indikaattorin liittyminen tarkasti tiettyyn häiriötekijään sekä sen kytkeytymisen huomioiminen taloudellisiin ja sosiaalisiin indikaattoreihin nähden. (Jørgensen & Costanza, 2016; McKenzie ym., 2012; Niemi & McDonald, 2004.)

Ekosysteemipalveluindikaattoreina käytetään esimerkiksi marja- ja sienimaiden pinta-alaa, hiiltä sitovien elinympäristöjen pinta-alaa, suosittujen luontokohteiden pinta-alaa ja saavutettavuutta (Hidarpää & Peltola, 2011; Mononen ym., 2016). Vastaavasti voitaisiin arvioida esim. kulttuurikohteiden saavutettavuutta matkailijoille.

YK:n kestävän kehityksen viiteenkymmeneen ydinindikaattoriin kuuluu myös matkailuun liittyviä ekologisia indikaattoreita: lajien suojelustatusten muutokset ja suojeltujen alueiden osuus (United Nations Division for Sustainable Development, 2019). Maailman matkailujärjestön (WTO, 2004) kestävän matkailun ydinindikaattoreista esimerkiksi kohdealueen suojelutaso, kriittiset ekosysteemit ja uhanalaisten sekä harvinaisten lajien määrä liittyvät suoraan ekologiseen kestävyys. Euroopan ympäristötoimiston (European Environment Agency, 2015) indikaattoreissa on useita matkailuun ympäristöasioihin liittyvää indikaattoreita kuten kohdealueen luonnon monimuotoisuuteen kohdistuneiden häiriöiden määrä, alueella käytössä olevien ympäristösertifikaattien määrä ja matkailuun käyttöön otetun alueen määrä.

Monet yhdyskuntatekniset ja kaavoitukseen liittyvät indikaattorit ovat käyttökelpoisia arvioitaessa matkailun ekologistia vaikutuksia. Yhdyskuntateknisistä indikaattoreista etenkin jätevesikuormituksen ja kaatopaikoille sijoitettavan loppujätteen määrä ovat matkailukeskusten yleistason ekologistia indikaattoreita. Useita maisemaindikaattoreita, kuten maiseman muutoksensietokykyä, viheralueiden laatua ja visuaalista monimuotoisuutta voidaan hyödyntää arvioitaessa kulttuurimatkailualueiden ekologista kestävyyttä. Esimerkiksi maiseman muutoksensietokykyä voidaan mitata seuraamalla kohdealueen rakentamisen määrää ja maisemahäiriöiden lukumäärää alueella maisemarakennepuhtausanalyysiin ja kaavatilastoja avulla (Uusitalo, 2007).

Geologinen monimuotoisuus, hydrologiset indikaattorit (pinta- ja pohjavesien määrä ja laatu, vesistöjen rehevöityminen, hulevesien määrät ja virtaukset), hydrogeologiset muutokset sekä maankamaraan ja reitistöjen kulumiseen liittyvät indikaattorit (alueen maa- ja kallioperän säilyneisyys ja reittien kuluneisuus) ovat matkailunkin vaikutusten seurantaan soveltuvia ekologistia indikaattoreita. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki, 2007a; Rüdiger ym., 2012; Sarala ym., 2007; Uusitalo, 2007.)

Hyväksyttävän muutoksen rajat matkailun kestävydessä

Yhteisöperustainen kestävyden tutkimusperinne nojaa käsitykseen, ettei ole olemassa koskemattomaa ja muuttumatonta tilaa tai paikkaa. Sen sijaan olennaisia ovat yhdessä sovitut, hyväksyttävän muutoksen rajat sekä hyötyjen ja haittojen tasapaino. Johdantoluvussa esitelty LAC-malli, joka seuraa hyväksyttävän muutoksen rajoja, edustaa tätä ajatusta. Se soveltuu hyvin matkailualueiden tilan seurannan ja kehittämissuunnitelmien laadinnan tueksi. Mallia voidaan soveltaa ja hyväksyttäviä muutoksen rajoja asettaa kansallisesti, alueellisesti, paikallisesti tai tuotekohtaisesti. Tarkastelun kohteeksi voidaan valita matkakohteen luonnonympäristön muutokset mutta myös sosiaalisia, kulttuurisia tai taloudellisia muutoksia. Luontomatkailun kestävyttä arvioidaan mm. Suomen kansallispuistoissa Metsähallituksen toimesta LAC-mallin avulla eri osapuolten kanssa (Metsähallitus, 2019; ks. myös esim. McCool, 2013; Erkkonen & Itkonen, 2006).

LAC-mallin ja muiden vastaavien työkalujen hyödyntäminen kuitenkin vaihtelee paljon alueittain ja organisaatioittain. Sitä käytetään Suomenlinnassa, jossa sen avulla mitataan ja seurataan matkailun kestävyttä ekologisten, sosiokulttuuristen ja taloudellisten vaikutusten kautta. Suomenlinnassa mm. ympäristön kulumista sekä kävijämäärää seurataan kuu-kausittain. (Suomenlinnan hoito- ja käyttösuunnitelma, Suomenlinnan hoitokunta). Metsähallitus on soveltanut mallia Repoveden kansallispuistoon keskittyneessä *Kestävää luontomatkailua Repovedellä* -hankkeessa. Samalla rakennettiin luontomatkailun kestävyden mittaristo, jossa määritettiin eri mittareille raja-arvot yhteistyössä (Metsähallitus, 2017a).

Eläimet ja kasvit ekologisina indikaattoreina

Usein indikaattoreina käytetään ns. yksittäisiä indikaattorilajeja (*indicator species*), jotka ovat useimmiten vesihyönteisiä, simpukoita, kaloja, lintuja, nisäkkäitä, jäkäliä tai putki-
lokasveja. Ihmisestä hyötyviä lajeja nimitetään *kulttuurilajeiksi*. Kulttuuriympäristöjen kohdalla tarkastelun tulisikin kohdistua kulttuurilajeihin. Toisaalta liiallinen ihmisvaikutus karkottaa alueelta pois häiriöherkkiä eliölajeja. Ympäristön tilan ja muutoksen mittareina käytetään lajin yksilörunsautta ja tiheyttä, lajin esiintymistä, kasvilajien peittävyttä, lajimäärää ja monimuotoisuutta.

Kulttuurilinnuksi kutsutaan lajeja, jotka elävät ihmistoiminnan piirissä ja joiden selviytymismahdollisuuksia ja esiintymisalueita ihminen on oman toimintansa myötä laajentanut.

”Kulttuurimaiden lintuindikaattoriin on luettu mukaan 13 sellaista lajia (fasaani, uuttukyyhky, sepelkyyhky, räystäspääsky, västäräkki, räkättirastas, sinitäinen, talitiainen, harakka, naakka, varis, viherpeippo ja varpunen), jotka hyötyvät merkittävästi ihmisen toiminnasta. Joukossa on pellonreuna- ja puistolintuja, rakennuksissa pesiviä lintuja sekä talviruokinnasta kaikkein eniten hyötynyt lintuja. Kaikkia indikaattorin lajeja tavataan yleisesti kaupungeissa ja muissa taajamissa. (<https://www.luonnontila.fi/fi/elinymparistot/rakennetut-ymparistot/rk3-kulttuurimaan-linnut>)

Kulttuuriympäristöissä voidaan tarkastella vastaavasti kulttuurilajien suojelustatusten muutoksia ja suojeltujen kulttuuriympäristökohteiden osuutta. Esimerkiksi Aavasaksan kulttuuriympäristössä havaittiin elokuussa 2019 sekä häiriöherkkiä lintulajeja (esim. korppi, metso, tuulihaukka) että *kulttuurista hyötyviä lintulajeja* (esim. räkättirastas, västäräkki, harakka ja varis), joten kohteen linnustossa on vielä havaittavissa sekä luonnon rauhallisuutta että ihmisvaikutusta, mitkä yhdessä kertovat kohteen linnuston monimuotoisuuden säilymisestä.

Luonnontilan muutoksia seurataan Suomessa yli 120:llä indikaattorilla, jotka on ryhmitelty pääympäristöittäin (www.luonnontila.fi/fi/indikaattorit). Kulttuuriympäristöihin soveltuvat mm. perinnebiotooppien (esimerkiksi kedot, niityt ja hakamaat) määrä ja hoito; maatalousympäristön pesimälinnut, perhoset, uhanalaiset lajit, vieraslajit ja uhanalaiset luontotyytit; rakennettujen ympäristöjen uhanalaiset lajit ja vieraslajit. Myös *arkeofyytit*, eli ihmisen mukanaan tuomat uudet ja myöhemmin kotiutuneet kasvilajit (Tirri ym., 1993), kertovat ihmisen historiasta, läsnäolosta ja toiminnasta menneisyydessä erityisesti kulttuurialueilla.

Perinnebiotoopeilla, jotka ovat perinteisen karjatalouden tai niiton muovaamia monimuotoisia elinympäristöjä, esiintyy paljon uhanalista lajistoa, etenkin perhosia ja kasvilajeja. Ne ovat kukkaketoiheen tärkeitä elinympäristöjä monille pölyttäjähyönteisille (Lehtomaa

ym., 2018a,b; Pykälä ym., 2004; Pykälä & Alanen, 2004). Perinnebiotoopit lajistoinen ovat tärkeitä indikaattoreita.

Laidunnuksen väheneminen, hoidon loppuminen ja metsittäminen ovat merkinneet perinnebiotooppien umpeen kasvamista ja luonnon- ja kulttuuriarvojen vähenemistä. Uusimman Suomen perinnebiotooppien uhanalaisuusarvioinnin mukaan 40:stä perinnebiotooppityypistä peräti 38 on nykyisin uhanalaisia. (Ks. esim. <http://www.metsa.fi/perinneymparistojen-hoito>; Juntunen, 2008; Lehtomaa ym., 2018a,b; Pykälä & Alanen, 2004; Pykälä ym., 2004; https://www.ym.fi/fi-FI/Luonto/Luonnon_monimuotoisuus/Luonnon-suojeluohjelmat/Helmielinymparistoohjelma).

Nykyisin mitataan muun muassa eliöiden häiriintymis- tai pakenemisetäisyyksiä, muutoksia eliöiden energiatasapainossa tai stressitasoissa (esimerkiksi stressihormonin määrä, sydämen lyöntitiheys). Nämä uudet mittarit antavat arvokasta tietoa lajien tilasta matkailualueella jo ennen kuin ovat alkaneet vähetä alueella (*Early warning indicators*, Blumstein ym., 2017).

Kasvillisuuteen liittyvinä ekologisina mittareina voidaan käyttää myös lajimäärää, peittävyttä, tiheyttä ja erilaisia indikaattori ym. lajeja tai lajiryhmiä (Forbes ym., 2004; Kellomäki, 1977; Tolvanen ym., 2001, 2005). Esimerkiksi Aavasaksan vanhan matkailupaviljongin (tunetaan kansan suussa Keisarinmajana) läheisyyteen oli elokuussa 2019 levittäytynyt useita ihmisen seuralaislajeja, kuten maitohorsmaa ja nokkosta.

Kuluminen, roskat, melu ja keinovalo

Kulkuväylien ja taukopaikkojen kuluneisuutta voidaan arvioida ns. *Pallas*-menetelmällä. Tässä menetelmässä arvioidaan mittaamalla mm. syntyneen polun leveys ja syvyys sekä kuluneiden alueiden pinta-aloja. Lisäksi määritetään näkyvien juurien ja kivien lukumäärä ja peittävyys yhden neliömetrin koealoilta usealta eri kohdalta. Kohteilta arvioidaan myös puustovaurioita ja muutoksia kasvillisuuden koostumuksessa. (Sulkava & Norokorpi, 2007.)

Myös ns. LiDAR- (*Light Detection and Ranging*) eli *laserkeilaus* menetelmää voidaan hyödyntää maaston kulumisen ja kulttuurirakennusten kunnon arvioinnissa. Laserkeilausaineisto ja siitä tuotettavat kolmiulotteiset mallit soveltuvat käytettäväksi erilaisessa rakennetun ympäristön kuvauksessa, kuten myös melumallinnuksessa. Laserkeilausaineistoja on käytetty mm. kaavoituksessa ja metsävaratiedon keruussa sekä muissa luonnonympäristön muutosta seuraavissa analyysissä ja seurannoissa. (Maanmittauslaitos, ks. <https://www.maanmittauslaitos.fi/kartat-ja-paikkatieto/asiantuntevallekayttajalle/tuotekuvaukset/laserkeilausaineisto>.)

Arkeologiassa voidaan hyödyntää mm. GPR:ää (*Ground Penetrating Radar*) eli maatutkaa, jonka avulla voidaan mitata pinnan alla olevia kerrostumia. Maatutkan kuvista tutkija pysyy arvioimaan, onko havainnolla muinaishistoriallista arvoa. (Hiltunen, 2018, ks. <https://antroblogi.fi/2018/04/lidar-skannaus-mullistaa-kasitykset-muinaisesta-amerikasta/>.)

Kohteen roskaisuutta voidaan seurata Trastin (2001) käyttämää menetelmää soveltaen. Tässä menetelmässä esiintyvät roskat lasketaan polun reunoista 10 metrin etäisyydeltä tai esimerkiksi taukopaikan ympäristöstä. Paperiroskat, kierrätyspullot ja muut roskat, yhteensä 15 eri luokkaa, tunnistetaan ja lasketaan kappalemäärät. Trastin (2001) menetelmää voidaan parantaa ottamalla mukaan tarkastelu, minä ajanjaksona roskat ovat ilmestyneet kohteelle.

Melumittausten avulla voitaisiin arvioida meluvaikutuksille (>45/55 dB) alistuneiden asukkaiden, matkailijoiden tai lintujen määrää kulttuurimatkailukohteessa (Häkkinen ym., 2006) tai ääniympäristön laatua kulttuuriympäristöissä (Poutanen & Tormilainen, 2003). Aavasaksalla elokuussa 2019 mitattiin desibelejä 13 kohteessa. Aavasaksan kulttuuriympäristössä mitatut keskidesibeli (34dB) ja minimidesibeli arvot olivat pienempiä (27 dB) kuin Rovaniemen kaupungissa (vastaavat arvot 46 dB ja 41 dB), joten Aavasaksan kulttuuriympäristö on ainakin vielä varsin hiljainen, eikä virkistyskäyttöalueille asetettu meluraja ylity siellä.

Öisen keinovalon (*Artificial Light at Night*, ALAN) valaistusvoimakkuutta (luksi, lx) kulttuurikohteella voidaan arvioida valaistusmittarilla. Liiallinen keinovalo voi häiritä mm. ihmisten unirytmää ja nukahtamista. (Ks. esim. Lyytimäki, 2013.)

Viimeaikainen tietotekniikan kehittyminen on tuonut mukanaan uusia mahdollisuuksia mittaamiseen ja muutoksen seurantaan. Ilma- ja satelliittikuvia maankäytön ja kasvillisuuden muutosten arviointiin on saatavilla kaikkialta miltä ajalta tahansa. GPS-tekniikka mahdollistaa havaintojen helpon linkittämisen muihin aineistoihin, ja esim. erityyppisten aineistojen päällekkäisen tarkastelun.

Myös *kansalaistiede* (*Citizen science*) avaa uusia mahdollisuuksia esimerkiksi osallistavien paikkatietojärjestelmien kautta (*Participatory GIS*). Kansalaistieteellä osallistetaan harrastajat ja maallikot tiedon keruuseen sekä tieteen tekemiseen. Menetelmä on ollut pitkään käytössä muun muassa luonnontieteiden puolella. Lintu-, perhos-, kasvi- ja sieniharrastajat ovat keränneet arvokasta tutkimustietoa lajien esiintymistä ja runsauksista myös kulttuuriympäristöistä. Kansalaisten ja yhteiskunnan osallistaminen tieteen tekemiseen helpottaa aineiston keräämistä ja samalla lisää kansalaisten ymmärtämistä sekä luottamusta tieteseen (Haataja, 2013). Tiedon keruuta ei toisaalta tule myöskään liiaksi säilyttää vapaaehtoisvoimin toteutettavaksi. Kansalaistiedon luotettavuutta tulisi myös aina arvioida.

Maastomittauksen hyötynä on parempi mittaustarkkuus, mutta haittana ovat suhteellisen korkeat kustannukset. Kaukokartoituksella voidaan mitata laajempia pinta-aloja kustannustehokkaasti, ja nykyään yhä enenevissä määrin myös joutumatta mittaustarkkuudesta. Osittain resurssipulasta johtuen, ekologista seurantaan tehdään nykyisin usein myös kyselytutkimusten avulla.

3.5 Metsätieteiden menetelmiä sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyuden mittaamiseen ja seurantaan

Metsätieteet ovat monitieteinen tutkimusala, jossa keskeisinä osa-alueina painottuvat muun muassa ekologia, taloustiede ja teknologiaan liittyvä tutkimus. Vaikka tutkimus on suurelta osin soveltavaa luonnontiedettä, on myös yhteiskunnallisella näkökulmalla merkittävä rooli tutkimuksessa. Kestävä luonnonvarojen käyttö on ollut ja on edelleen metsätieteiden tutkimustarpeiden ohjaajana. Metsien kestävä käyttö on edellytys sille, että metsien käyttö kestävästi voidaan turvata myös tulevaisuudessa. Suomessa metsien kestävä käyttöä edistetään tutkimustiedon lisäksi vapaaehtoisilla menetelmillä, kuten metsäsertifiointilla, suosituksilla ja yhdessä laadituilla toimintamalleilla.

Kansainvälisesti hyväksytyt kestävän kehityksen yleiset periaatteet ovat vaikuttaneet metsien käytön kestävyuden määrittelyyn ja luokitteluun niin Suomessa kuin muualla maailmassa (Kaila ym., 2005). 1980-luvulta alkaen kestävään metsätalouteen on luettu puuntuotannollisten näkökohtien lisäksi laajemmin myös ympäristöasiat sekä sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys. Toisessa metsäministerikonferenssissa Helsingissä vuonna 1993 valmisteltiin kestävän metsätalouden kriteerit sekä määrälliset ja kuvailevat indikaattorit (Maa- ja metsätalousministeriö 2000).

Suomalaisen metsäpolitiikan tavoitteita on koottu kansallisiin ohjelmiin. Kansallisen metsäohjelman ja alueellisten metsäohjelmien seurantatyölle koottiin mittareita, joiden avulla voitaisiin sosiaalista kestävyyttä mitata ja seurata. Työtä jatkettiin tavoitteena kuvata luontomatkailun, luonnontuotealan, virkistyskäytön ja metsäkulttuurin toimialoille sopivia toimiala- ja vaikuttavuusmittareita. Sopivien mittareiden valinnalle aiheutti kuitenkin suuren haasteen tilastoinnin kehittymättömyys ja seurantatiedon puute. (Sievänen, 2010.)

Sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys metsätaloudessa

Sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyuden piirteitä metsätaloudessa ovat metsävarojen demokraattinen omistus, yhtäläiset mahdollisuudet osallistua metsiä koskevaan päätöksentekoon ja paikallisyhteisöjen vakaus (Huhtala ym., 2007). Työvoimaan liittyvät merkitykset ovat myös sosiaalisia kysymyksiä, koska työllä on keskeinen merkitys sosiaaliselle

identiteetille (Juurola & Karppinen, 2003). Samat sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyyspiirteet koskevat myös matkailualueiden kulttuuriympäristöjen talousmetsiä.

Metsien monipuoliset käyttömahdollisuudet vahvistavat metsien käytön sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Metsien monikäyttötutkimuksissa on selvitetty muun muassa kansallispuistojen ja retkeilyalueiden kävijämääriä, markkinattomien hyötyjen arvottamista, metsien hyvinvointivaikutuksia, matkailun talous- ja työllisyysvaikutuksia sekä luonnon merkitystä matkailun vetovoimatekijänä (Saarinen & Järviluoma, 1996; Sievänen ym., 2017). Luontomatkailun ja luonnon virkistyskäytön valtakunnallisten ja alueellisten kehittämistarpeiden tunnistamista hankaloittaa tietopohjan hajanaisuus (Tyrväinen ym., 2017).

Suomessa metsävarojen demokraattiselle omistukselle on luonteenomaista yksityismetsänomistus, sillä yksityiset ihmiset, perheet, yhtymät, kuolinpesät ja yhteismetsien osakkaat omistavat Suomen metsätalousmaan pinta-alasta 52 prosenttia (PEFC, 2017). Valtion metsänomistus on 35 prosenttia metsätaloustausta (PEFC, 2017) ja se voidaan nähdä osana demokraattista omistusta. Metsien virkistyskäytön näkökulmasta laajat jokamiehenoikeudet ovat tärkeässä roolissa. Nämä piirteet yhdessä osallistavan suunnittelun yleistymisen myötä – niin valtion, kuntien kuin ehkä yksityistenkin omistamissa metsissä – luovat hyvän lähtökohdan sosiaalisesti kestäväälle metsänkäytölle. (Juurola & Karppinen, 2003.)

Paikallisten ja alueellisten yhteistyöverkostojen kehittämää hyviä käytäntöjä ja toimintamalleja metsäympäristöjen laadun kehittämiseen on eri puolilta maata virkistyskäytön, matkailun ja metsätalouden yhteensovittamiseksi (Tyrväinen ym., 2018). Toimintamalleihin sisältyy sopimuskäytäntöjä ja hinnoitteluperiaatteita, kuten virkistysarvokauppasopimus ja sopimus palvelutoiminnasta metsäalueella (Lahti ym., 2016). Niiden avulla voidaan ohjata matkailutuloja esimerkiksi metsämaiseman kulttuuristen sisältöjen tuottajille ja toiminta saadaan vakiintumaan matkailupalveluihin ja matkailuliiketoimintaan.

Toimintamallien avulla sosiaalisten ja kulttuuristen vaikutusten mittaaminen voidaan kohdentaa esimerkiksi yhdessä päätettyihin tavoitteisiin, toimenpiteisiin ja sopimuksellisuuteen sekä saavutettujen tulosten arviointiin. Matkailullisesti vetovoimaisten metsäympäristön tulee olla vaihteleva, maisemallisesti miellyttävä, kiinnostava ja monimuotoinen (Tyrväinen ym., 2018).

Vapaaehtoiset menetelmät kestävässä metsätaloudessa

Metsäalan toimijat ovat kehittäneet *talousmetsiin aineellisen kulttuuriperinnön kartotusmenetelmiä*. Valtion talouskäytössä olevista metsistä sekä kitu- ja joutomailta dokumentoitiin yli 10 000 kulttuuriperintökohdetta vuosina 2010–2015, rahoittajana toimi Metsähallituksen metsätalous. (Metsähallitus, 2017b.) Metsähallitus on kartoittanut

luonnonsuojelu- ja erämaa-alueilta 6 000 kulttuuriperintökohdetta (Metsähallitus, 2019). Yksityismetsien kulttuuriperintökohteiden kartoittamiseksi kehitettiin menetelmä 2010–2011. Menetelmää testattiin Mäntsälässä, jossa yksityisten maanomistajien ilmoittamina kirjattiin yli 220 kohdetta noin 33 000 metsähehtaarin alueelta. Yleisimpiä *metsissä sijaitsevia kulttuuriperintökohteita* Mäntsälässä olivat rakennusten perustukset tai rakennuspaikat, huomattavat yksittäiset puut sekä hiilimiilut. (Lahdensaari-Nätt ym., 2011.) Vastavassa hankkeessa Virossa kartoitettiin 35 000 kulttuurikohdetta 2005–2011 (Kusmin, 2018).

Aineellisen kulttuuriperinnön säilymistä, talousmetsien käsittelyn vaikutuksia virkistysreitteihin sekä kauko- ja lähimaiseman huomioon ottamista talousmetsien käsittelyssä on seurattu yli 20 vuoden ajan osana talousmetsien luonnonhoidon laadun seuranta. Maastossa selvitetään muinaisjäännösrekisterissä olevien muinaismuistolailla suojeltujen kohteiden sekä ilman kyseisen lain suojaa olevien kulttuuriperintökohteiden säilyminen. Arviointikohteet valitaan vuosittain suunnatulla ja satunnaisotannalla. Arvioinnin tarkoituksena on antaa mitattua tietoa ja parantaa käytännön toimijoiden osaamista kohteiden tunnistamisessa ja rajaamisessa. (Suomen metsäkeskus, ei vl.)

Metsäsertifioinnilla voidaan seurata sosiaalisten ja kulttuuristen tavoitteiden toteutumista metsänhoidossa. Suomessa on käytössä kaksi metsäsertifiointijärjestelmää, PEFC- ja FSC-metsäsertifioinnit. PEFC-metsäsertifiointi kattaa Suomessa lähes 20 miljoonaa hehtaaria, joka on noin 90 prosenttia talouskäytössä olevien metsien pinta-alasta (PEFC, 2014.). Pieni osuus talousmetsien pinta-alasta ei kuulu kumpaankaan metsäsertifiointijärjestelmään.

PEFC-metsäsertifioinnissa sosiaaliset ja kulttuuriset tavoitteet on muotoiltu kriteereiksi, joiden toteutumista seurataan vakioituilla indikaattoreilla. Kriteerejä ovat esimerkiksi seuraavat: Lakisääteisiä vaatimuksia noudatetaan, työntekijöiden osaaminen varmistetaan, metsätyöpalveluiden hankinnoissa noudatetaan hyviä käytäntöjä, lasten ja nuorten metsätietämystä ja luontosuhteen kehittymistä edistetään, metsiä ei roskata metsätalouden toimenpiteissä ja metsien monikäyttöedellytyksiä edistetään. Lisäksi yhtenä kriteerinä on saamelaiskulttuurin ja saamelaisten perinteisten elinkeinojen toimintaedellytysten turvaaminen saamelaisten kotiseutualueella saamelaisten kestävän kehityksen mukaisesti. Vakioidut indikaattorit kuvataan yksityiskohtaisesti. (PEFC, 2014.)

Indikaattoreiden määrä vaihtelee kriteereittäin. Esimerkiksi metsiä ei roskata metsätalouden toimenpiteissä -kriteeriä seurataan yhdellä indikaattorilla, lasten ja nuorten metsätietämystä ja luontosuhteen kehittymistä edistetään -kriteeriä arvioidaan kolmella indikaattorilla. Työturvallisuudesta, työhyvinvoinnista ja tasa-arvosta huolehditaan -kriteerin toteutumista arvioidaan kymmenellä indikaattorilla. (PEFC, 2014.)

FSC-metsäsertifioinnissa on periaatteita, kuten esimerkiksi metsänomistajan toiminnan tulee olla lakien, asetusten ja sopimusten mukaista; metsänomistajan tulee ylläpitää tai parantaa työntekijöiden sosiaalista ja taloudellista hyvinvointia; metsänomistajan tulee tunnistaa alkuperäiskansojen maankäyttö- ja maanomistusoikeudet ja ylläpitää niitä sekä metsänomistajan tulee ylläpitää tai edistää paikallisyhteisöjen sosiaalista ja taloudellista hyvinvointia. (FSC, ei vl.)

Kansallinen metsästrategia 2025

Valtioneuvoston vahvistaman Kansallisen metsästrategia 2025:n mukaan metsäalan sosiaalista kestävyttä vahvistetaan huolehtimalla työllisyydestä, työhyvinvoinnista ja osaamisen ajantasaisuudesta sekä turvaamalla metsien monipuolinen virkistys- ja hyvinvointikäyttö. Metsien käytön kulttuurinen kestävyys edellyttää, että kulttuurinen jatkumo ei katkea ja metsien käyttöön liittyvät tavat, käytännöt ja suhteet siirtyvät seuraaville sukupolville aikaan sopivassa muodossa. (Maa- ja metsätalousministeriö, 2019.)

Kansallinen metsästrategia 2025 nostaa esille ristikkäisvaikutukset, joilla tarkoitetaan synergioita tai ristiriitoja toimenpiteiden vaikutuksissa eri tavoitteisiin. Ristikkäisten tavoitteiden yhteensovittamista tarvitaan metsäluonnon monimuotoisuuden, luonnonsuojelun, ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen, biomassapohjaisten raaka-aineiden tuotannon lisäämisen sekä muiden metsiin perustuvien elinkeinojen (muun muassa matkailu, poronhoito, kalastus, metsästys, keräily ja perinteinen käsityö) välillä. (Maa- ja metsätalousministeriö, 2019.)

Metsäala ja metsätutkimus tarjoavat menetelmiä kulttuuristen ja sosiaalisten vaikutusten arvioimiseksi, mutta tarvitaan myös tietoa ristikkäisvaikutuksista ja yhteisiä tavoitteita matkailualueiden kulttuuriympäristöjen metsiin etenkin maaseudulle.

3.6 Millaisia matkailuvaikutusten mittareita on tällä hetkellä käytettävissä kulttuuriympäristöihin kohdistuvan matkailukehittämisen kestävyiden seurantaan?

Kuten luvun katsauksista käy ilmi, löytyy matkailun vaikutusten ja kestävyiden seurantaan runsaasti mittareita ja seurantamenetelmiä eri tiede- ja tutkimusalueilla yhteiskunta- ja luonnontieteissä. Niiden yhteiskäyttö ei kuitenkaan ole vakiintunutta, säännöllistä, kattavaa, pakollista eikä valvottua. Ne eivät näin muodoin mahdollista pitkälle menevää ennakkointia tai arviointia matkailun kestävästä kehityksestä. (ks. esim. Baggio, 2018.)

Kulttuuriseen, sosiaaliseen, ekologiseen ja taloudelliseen kestävyysnäkökulmaan sisältyy laadullisesti erilaisia osatekijöitä. Siksi niiden mittaamiseen tarvitaan useita erilaisia indikaattoreita, joiden käyttö edellyttää nykyistä laajempien tietovarantojen hyödyntämistä. Osa matkailun vaikutuksista koskee myös sen kaltaisia laadullisia ja kokemuksellisia seikkoja, joiden arviointiin tarvitaan laadullisia menetelmiä ja toiminnan arvioinnin malleja määrällisten indikaattoreiden lisäksi.

Erilaiset mittarit ja toiminnan arvioinnin mallit tekevät matkailun suunnittelusta ja johtamisesta helpompaa, ja siten ne myös selkiyttävät tavoitteiden asettamista ja saavuttamista. Eri mittaustavat eivät kuitenkaan välttämättä tuota *yhteismitallista tietoa*, mikä luo haasteita kansallisen ja kansainvälisen tason vertailulle. Esimerkiksi Suomenlinnassa, Iinassa ja vaikkapa Tornionjokilaaksossa syytä painottaa ainakin osin eri indikaattoreita ja toiminnan arvioinnin malleja, sillä niiden kestävyysnäkökulmat ovat varsin erilaisia.

”Yhteismitallistaminen (commensuration) tarkoittaa sosiaalista prosessia, jossa laadullisesti erilaisista ilmiöistä tehdään mitattavia rakentamalla niille yhteinen mittari ja käyttämällä sitä niiden mittaamisessa (esim. Espelander & Sauder, 1998). Ilmiöiden yhteismitallisuus viittaa puolestaan siihen, että niitä on mahdollista mitata yhteisellä mittarilla.” (Kaidesoja, 2019, s. 8)

Yhteismitallistamista koskevaa ajankohtaista tutkimusta ei ole mahdollista avata laajemmin ja tarkemmin tässä raportissa. Se on kuitenkin suunnannut huomiota normatiivisen ja teknisluontoisen mittaamisen metodologian lisäksi ongelmiin, joita seuraa kestävyysnäkökulmaan liittyvien ilmiöiden irrottamisesta empiirisestä kontekstistaan. Jos kontekstisidonnainen, usein laadullinen tieto jätetään hyödyntämättä, ja tyydytään helposti kommunikoitavissa ja kierrätettävissä olevaan numeeriseen informaatioon, voi mittaaminen vaikuttaa todellisuuteen enemmän kuin tiedon hyödyntäjät aina ymmärtävät. (Kaidesoja, 2019, s. 8.) Toisaalta matkailun kestävyysnäkökulmaa eri paikkojen välillä vertailtaessa on välttämätöntä käyttää vertailussa myös sellaisia mittareita, joissa ei huomioida kaikkea kontekstisidonnaisista tiedoista. Yleisiä mittareita käyttämällä voidaan myös rikastaa eri konteksteja koskevaa tietoa. Kontekstisidonnaisella informaatiolla ja yleisellä numeerisella informaatiolla on siis kummallakin käyttöä kestävyysnäkökulman arvioinnissa ja seurannassa. Paremmuus kussakin tilanteessa riippuu olennaisesti informaation käyttötarkoituksesta.

Laadullisesti erilaisten ilmiöiden yhteismitattomuus (incommensurability) tarkoittaa sitä, että niitä ei ole mahdollista vertailla samalla mittarilla (Kaidesoja, 2019, s. 8).

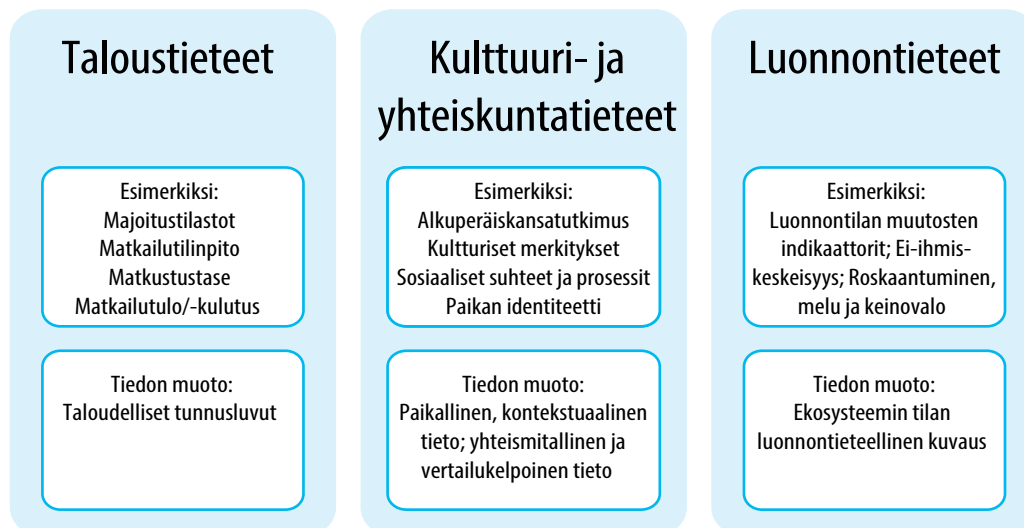
Sosiaalisia ja kulttuurisia ilmiöitä on usein vaikea yhteismitallistaa laskennallisiksi tuloksiksi. Vielä vaikeampaa on määritellä niille tarkkaa taloudellista arvoa. Myös kvantitatiivisia mittareita on toki mahdollista hyödyntää myös sosiaalisten ja kulttuuristen ilmiöiden seurannassa. Mittareita tai muita menetelmiä valittaessa on aina arvioitava niiden soveltuvuus

huolellisesti. Esimerkiksi kulttuurisissa elinympäristöissä elävien ihmisten identiteetin kannalta kyseiset ympäristöt ovat usein merkityksellisiä. Myös paikoilla on ihmisten mielessä usein identiteetti. Identiteetin – tai vaikkapa paikkaan kuulumisen tunteen – määrällinen mittaaminen olisi kuitenkin mahdoton tehtävä. Merkitysten ymmärtämisen tarvitaan myös laadullista yhteiskunta- ja kulttuurintutkimusta.

Kestävyyden keskeisten "mittauspisteiden" valitseminen merkitsee samalla kestävyyden käsitteen merkityksen rajaamista ja mahdollisesti myös uudelleenajattelua.

Kestävyys on moniulotteinen tavoite. Se voi potentiaalisesti lisätä matkailun hyvinvointivaikutuksia eri tavoin. Matkailuvaikutusten mittaamisen haasteena on kuitenkin kestävyyden eri ulottuvuuksien kattava ja tasapainoinen huomioiminen. On huomiotavaa eri toimijoiden ja sidosryhmien näkökulmat ja tarpeet, myös muiden kuin ihmistöimijoiden. Jotta tämä olisi mahdollista, matkailua on kehitettävä monialaisesti ja monitieteisesti. Kestävä kehittäminen edellyttää vahvoja ja osallistavia yhteiskunnallisen vuorovaikutuksen rakenteita.

Uuden yhdistelmämittariston avainhaasteet ovat herättää yhtäläistä luottamusta kulttuuriympäristöissä tapahtuvan matkailutoiminnan toimijoissa ja luoda yhdenvertaisuuteen perustuvia foorumeita matkailun kehittämiselle.



Kuvio 3.1. Kuvaus erilaisista matkailun vaikutuksista kertovan tiedon tuotannon muodoista eri tiedealueilla

TORNIONJOKILAAKSON MAISEMIA ALETAAN KUVATA IHANNOIVASTI

Harri Hautajärvi

Italialainen kulttuurimatkailija Giuseppe Acerbi ja ruotsalainen kreivi, eversti Anders Fredrik Skjöldebrand matkasivat Tornionlaaksossa kesällä 1799 päämääränään Nordkap. Englantilaisen tiedemiehen Edward Daniel Clarken ja hänen ystävänsä Joseph Martin Crippsin samanaikaisesti tekemä matka ulottui Tornionjokea pitkin Enontekiölle. Skjöldebrand ja Acerbi julkaisivat kumpikin kuvitetun matkakertomuksen, ja Clarken laajan matkakirjasarjan Lappia koskevat osuudet julkaistiin postuumisti pari vuosikymmentä myöhemmin.

Tornionlaaksoon ja Lappiin saapui 1800-luvun kuluessa suuri määrä ulkomaalaisia matkailijoita seurueineen. Sinne matkasi eri alojen tiedemiehiä ja tutkimusmatkailijoita ja toisaalta paljon yläluokkaan kuuluneita varakkaita matkaajia, joista kaukaisimmat saapuivat Amerikasta asti. Monet matkaajat julkaisivat kokemastaan ja näkemästään matkakertomuksen. Todennäköisesti matkakirjallisuus innoitti myös ranskalaisen runoilijan Charles Baudelairen haaveilemaan kaukokaipuussaan Tornioista 1860-luvun alun runossaan *Any Where Out of the World*.

Myös suomalaisia tutkijoita, taiteilijoita ja muita matkaajia alkoi matkustaa Tornionlaaksoon 1700-luvun lopulta lähtien, ja heitä innostivat valistuksen aatteet ja kansallism romantiikka. Esimerkiksi Turun yliopiston professorit Henrik Gabriel Porthan ja Frans Mikael Franzén matkustivat kesällä 1794 Turusta Tornioon, ihaillen maisemia Maupertuis’n ja runoilija James Thomsonin tekstien innoittamina. Länsipohjaa, etenkin Tornionlaaksoa, esiteltiin 1600-luvun jälkipuolelta lähtien lukuisissa eurooppalaisissa ja myöhemmin myös suomalaisissa matkakirjoissa, tieteellisissä teoksissa, kaunokirjallisuudessa ja lehtiartikkeleissa tekstein ja piirroksin, 1900-luvun taitteesta lähtien myös valokuvilla.

Suomen maisemien ja matkakohteiden tunnettuuden kannalta oli kotimaiselle lukijakunnalle erityisen tärkeä vuosina 1845–1852 vihkoina ilmestynyt, Zacharias Topeliuksen kirjoittama *Finland framstäldt i teckningar*. Se oli ensimmäinen kotimaata, sen näkymiä ja nähtävyyksiä kuvaava teos, joka pyrki kattamaan koko suuriruhtinaskunnan. Koko laajaa Lapin nykymaakuntaa edustaa teoksessa vain neljä ulkomaalaisten matkailijoiden tunnetuksi tekemää Tornionjokilaakson kohdetta – Tornio, Luppiovaara, Aavasaksa ja Kattilakoski – joista kustakin on selostuksen lisäksi maisemapiirros. Teos siis esitteli pohjoisen osalta Maupertuis’n, Acerbin, Skjöldebrandin ja monien muiden matkaajien matkareittejä ja maisemia, tehden niitä samalla tunnetuksi suomalaisille lukijoille.

Vuosina 1888–1890 ilmestyi Suomen Matkailijayhdistyksen julkaisemana neljänä vihkona ensimmäinen Suomea käsittelevä matkaopas, Matkasuuntia Suomessa. Siinä keuhuttiin Haaparantaa ja moitiskeltiin Torniota vähäpätöiseksi paikaksi, jossa ei ole muuta nähtävää kuin vanha kirkko ja uusi ortodoksikirkko. Huomio suunnattiin Aavasaksaan, ja sen lisäksi Tornionlaaksosta suositeltiin kahta muuta nähtävyyttä: Luppiovaara ja Ylitornion (Matarengin) vanha kirkko joen länsirannalla. Sen pohjoisemmaksi ei oppaan kirjoittaja ollut lähtenyt, ja maantie ulottui tuolloin vain Pelloon asti.

Tornionlaakson ja sen maisemien useimmiten ihannoiva kuvaus kirjallisuudessa, sanoma- ja aikakauslehdissä, kuvataiteessa ja erityisesti valokuvissa, postikorteissa, elokuvissa ja musiikissa vakiinnuttivat seudun tunnetuimpien maisemien ja muiden nähtävyyksien asemaa. Vuosien myötä yhä useammat matkailijat päätyivät kulkemaan samoja reittejä ja tutustumaan samoihin, eri tavoin tunnetuksi tulleisiin ja kanonisoituneisiin Tornionlaakson matkakohteisiin, ja tällainen hengeltään kansallisromanttinen matkailutapa jatkui vielä toisen maailmansodan jälkeisinä vuosikymmeninä.



Kuva 6. Tornionjoen oikealla puolella kohoaa liioitellun korkea Aavasaksan vaara ja vasemmalla puolella näkyy Yli-Tornion, nykyisen Övertorneån eli Matarengin, kylä ja kirkko. Lennart Forsténin piirroksen mukaan tehty litografia teoksessa *Finland framstäldt i teckningar*. Kuva: Topelius 1845–1852.

4 Kolmiomittausmenetelmän mallinnus

Soile Veijola

Vierailukestävyyden käsitettä on mallinnettu käytännön työkaluksi matkailuvaikutusten seurannalle seuraavaksi esiteltävistä metodologisista lähtökohdista. Mallinnusta on lisäksi inspiroinut raportin havaintoesimerkkinä ja pilotointiympäristönä toimineen Aavasaksan kulttuuri- ja matkailuhistoria. Sielläkin on aikoinaan mitattu ja mittaamisen avulla mallinnettu: kohteena oli maapallon muoto, josta tiedeyhteisö oli aikanaan eri mieltä. Mallinnuksen taustaoletuksiin paneudutaan laajemmin ja tarkemmin hankkeeseen liittyvissä tieteellisissä julkaisuissa.

4.1 Moniulotteisen yhdistelmämittariston tarve ja lähtökohdat

Matkailun kestävyiden sekä kulttuuriympäristöjen kestävyiden mittaamiseen, arviointiin ja seurantaan on olemassa monenlaisia indikaattoreita, mittareita ja seurantamenetelmiä (ks. luku 3). Niistä huolimatta laaja-alainen ja moniulotteinen monitorointi, joka huomioi tasapuolisesti myös kulttuurisen ja sosiaalisen kestävyiden, ei ole itsestäänselvyys matkailuhankkeiden käynnistyksessä ja seurannassa. Vakiintuneiden toimintamallien puute oli myös eräs valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan tietotarvekuvauksessa esille nostettu ongelma.

Yksi syy laaja-alaisen seurannan puuttumiseen on se, että matkailun kehittäminen tapahtuu valtaosin matkailuyrittäjien hankeideoina. Yrittäjillä tai muilla matkailun parissa toimivilla ei ole ollut toistaiseksi käytössään laajaa kestävä kehityksen suunnittelumallia. Myöskään matkailun kaikkien toimijoiden suhtautuminen kestävyteen ei ole yhdenmukaista. Toimintaa suunnitellaan ja toteutetaan usein lyhytaikaisen taloudellisen edun ehdoilla. Esimerkiksi vaikka jokin tietty matkailupalvelu ei olisikaan vaikutuksiltaan kestäväntä laatua, juuri se voidaan ottaa omaankin ohjelmapalettiin, koska se on matkailijoiden

suosiossa ja myös muiden matkailuyrittäjien käytössä. (Tervo-Kankare, 2017, s. 238.) *Sustainable Travel Finland* –hanke kehittää yrityksille suunnattua kestävän kehityksen mallia parhaillaan (ks. <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland/>).

Matkailuyrittäjällä ja muilla matkailutoimijoilla sekä matkailijalla voidaan katsoa olevan moraalinen velvollisuus edistää kestävää matkailua. Tätä tukee myös Suomen perustuslain velvoite:

”Vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille” (Suomen perustuslaki 11.6.1999/731, 20 §). Jotta vastuuta olisi helpompaa kantaa myös käytännössä, tarvitaan avuksi huolellisesti suunniteltuja ja käyttäjäystävällisiä työkaluja, joissa huomioidaan monia asioita ja niiden välisiä suhteita niin matkailussa, kulttuuriympäristöissä kuin itse mittaamisessakin.

Matkailun vaikutusten yhdistelmämittariston rakentamisen perusteet

- 1. Systemaattisuus:** Mittariston tulee olla järjestelmällisesti rakennettu. Pelkkä satunnainen mittareiden listaaminen tai ”pinoaminen” ei siis riitä. Mittariston edelleen kehittämiseksi sitä varten tehdyn pohjatyön on oltava vankalla pohjalla.
- 2. Käytettävyys:** Mittariston tulee olla eri toimijaryhmien käytettävissä suhteellisen helposti. Lisäksi sen tulee hyödyntää olemassa olevia mittareita ja muita seurannassa ja arvioinnissa käytettäviä työkaluja mahdollisimman kattavasti ja kustannustehokkaasti. Mittaristo ei saa olla liian monimutkainen ja moniaineellinen.
- 3. Objektiivisuus:** Kestävyyden ulottuvuuksien kirjon tulee mittaristossa olla pelkkiä talousindikaattoreita kattavampi, jotta kuva matkailun kestävydestä tarkentuu. Mittariston laajuus ei kuitenkaan saa johtaa fokuksen katoamiseen. Lisäksi kestävyiden eri ulottuvuudet tulee huomioida tasapainoisesti ja paikallisten sidosryhmien näkemyksiä kuunnellen. Tyytyminen pelkästään mahdollisimman yksinkertaisiin mittareihin ei vie muutosten ja vaikutusten seurannan metodologiaa eteenpäin eikä tuota uutta tietoa ja ymmärrystä kestävä kehityksen edistämiseksi. Myös uusia, haastavia tai kokeilevia mittareita tarvitaan, ja niitä on syytä odottaa etenkin tutkimuslaitoksilta.

Yhdistämällä ja käyttämällä monia mittaus- ja seurantamenetelmiä rinnakkain voidaan saavuttaa *objektiivisempi kokonaiskuva* tilanteesta kuin pyrkimällä rakentamaan yksi ”kaiken kattava” mittari matkailun kestävyydelle. Tällöin voidaan myös paremmin tukea eri toimijoiden välistä yhteistyötä matkailun vastuullisen toiminnan prosesseissa ja viime kädessä kestävyiden tavoittelussa. (Objektiivisuuden eri merkityksistä ks. esim. Alexandrova, 2018; Kaidesoja, 2019, s. 13–15).

4.2 Maapallon geodeettisista mittauspisteistä kulttuuriympäristöjen kestävyden mittauspisteisiin

Hankkeen *käsitteellinen* viitekehys, *vierailukestävyys*, on mallinnettu kestävyden *kolmiomittausmenetelmäksi*. Viime mainittu on metodologinen työkalu, joka auttaa merkitsemään tietyn kestävyysulottuvuuden alaan kuuluvan, kulttuuriympäristöön liittyvän ilmiökokonaisuuden kerrallaan kolmella ”mittauspisteellä”. Kuhunkin mittauspisteeseen on valittu toisiaan täydentävät mittarit, jotka huomioivat mahdollisimman tasapainoisesti kestävyden eri ulottuvuuksia. (Vrt. esim. Terrall, 2002/2015.)

Havainnollistavina esimerkkeinä voidaan ajatella erilaisia kulttuuriympäristöjä. Esimerkiksi Suomenlinna Helsingissä, Inarin kirkonkylän keskusta tai Tornionjokilaakson Aavasaksa yhtä lailla kuin vaikkapa Rovaniemen Ounasvaara, Pispalan kaupunginosa Tampereella tai Espoon saaristo ovat kulttuuriympäristöjä, joihin suuntautuvaa matkailua voidaan tarkastella kolmiomittausmallin avulla.

Mittauksilla havainnollistetaan kestävä kehityksen edellyttämää tasapainoa tilanteissa, joissa matkailu kasvaa, vähenee ja (tai) muuttaa muotoaan kulttuuriympäristöissä.

Mallinnus haastaa eri hallinnon aloilla ja myös tiedealueilla vakiintuneen kestävyden määritelmän, joka käsittää neljä ulottuvuutta: kulttuurinen, sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen.

Viime mainittujen avulla abstrahoitava erillisten ulottuvuuksien (usein puhutaan myös ”elementeistä”) muodostama kestävyden käsite vaihdetaan kolmen tukijalan varassa seisovien käsitteellisten, konkreettisten ja myös vertauskuvallisten ”kolmiomittausten” varaan. Tarkoitus ei kuitenkaan ole mitata maapallon muotoa de Maupertuisin ja Struven tavoin.

Paikallisen kulttuuriympäristön vastuullisen, matkailun tuella tapahtuvan kehittämisen kannalta tärkeimmiksi kestävyystavoitteiksi MAMOMI-hankkeessa määritellään kulttuurinen, ekologinen ja sosiotaloudellinen kestävyys sekä näiden yhdessä muodostama vierailukestävyys.

Mallinnus paikantaa *talouden* rakenteellisesti *paikalliseen yhdyskuntaan*, joten se tekee soveltajastaan lähtökohtaisesti *sosiaalisesti kestävä kehittäminen edistäjänä*. Mallinnuksen ydinajatus siis on, että konkreettinen paikka, paikallisuus ja erityinen kulttuuriympäristö asukkaineen sitovat vierailukestävyden kolme pääulottuvuutta (kulttuurinen, ekologinen ja sosiotaloudellinen) toisiinsa.

Kulttuurista kestävyttä tarkastellaan omana ulottuvuutenaan, eikä sosiaaliseen liitettyä, mikä vie helposti huomion nimenomaan kulttuuriympäristöjen ajallisten kerrostumien ja arvojen systemaattiselta seurannalta.

Mallinnuksen kulttuurisena kestävyysnä kulttuuriympäristöissä kestävyys merkitsee vastuullisia toimia ympäristöjen suhteen, jotta ne ilmentävät jatkossakin kulttuurin vaiheita ja ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta rakennettujen ympäristöjen, kiinteiden muinaisjäänösten ja muiden arkeologisten kohteiden sekä kulttuurimaisemien ja perinnebiotooppien osalta (ks. <https://yhteentoimiva.suomi.fi/>).

Vierailukestävyiden ideassa kulttuurin piirteiden monipuolisuus ja kerroksisuus ilmenee arkeologisten, rakennettujen, viljeltyjen ja luonnonmukaisten kulttuuriympäristöjen ja kulttuurimaisemien kautta. Kulttuurinen kestävyys toteutuu fyysisten ympäristöjen ohella myös niihin niveltävinä paikallisina käytäntöinä, taitoina ja sosiaalisina suhteina.

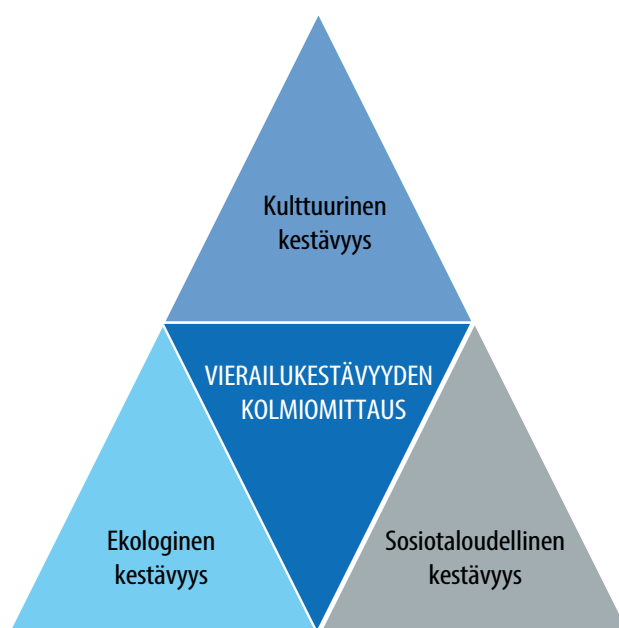
Ekologisella viitataan tässä mallinnuksessa kestävä kehityksen periaatteelle perustuvaan näkökulmaan ja toimintaan koko maapallon ekosysteemin ja elinkelpoisuuden jatkuvuuden puolesta. Tämäkin määritelmä nojaa aiempiin tutkimusperinteisiin, ja korostaa ihmislajin toiminnan luomaa vastuuta ja suhdetta ympäristöönsä. Ekologista näkökulmaa sovelletaan mallinnuksessa paikallisiin kulttuuriympäristöihin, jotka voivat olla ekologisilta ominaisuuksiltaan hyvin erilaisia.

Esimerkiksi käsillä olevassa raportissa huomion kohteena olevista kulttuuriympäristöistä löytyy puuston ja kasviston lisäksi myös monenlaisia monilajisia elinympäristöjä ja ekosysteemejä, jotka ovat osa maisemaa ja ihmisen ja ympäristön välistä suhdetta. Kaupunkien, kylien, haja-asutusalueiden ja vapaa-ajan asutusalueiden ohella lähimetsät ja viljelymaat ("ryytimaat") ovat suomalaisille monella tavalla merkityksellisiä kulttuuriympäristöjä, joissa paikallinen hiljainen tieto luonnosta ja siinä tapahtuvista muutoksista syntyy ja kehittyy (ks. esim. Isomäki, 2019; Jokinen, Viljanen & Willman, 2011; Jokiranta, Juntti, Ruohonen & Ränkä, 2019; Kauppinen, 2019; Veijola & Säynäjäkangas, 2018).

Sosiotaloudellisella viitataan tässä mallinnuksessa talouden ja taloudellisen integroimiseen osaksi yhdyskuntien ja yhteisöjen elämää. Ammattien ja työpaikkojen kirjo, työvoimapolitiikka, verotulot, investointien määrä ja laadut sekä yrittäjyyden ehdot rakentavat paikallista yhdyskuntaelämää kunakin hetkenä, historiallisesti ja tulevaisuudessa. Taloutta ei siis tulkita mallinnuksessa sosiaalisista suhteista ja instituutioista erilliseksi todellisuuden alueekseen, koska tällainen tulkinta on ongelmallinen taloudellisen kestävyysmäärittelyn kannalta.

Talouteen haetaan *paikallistalouden näkökulmaa*, jossa paikallisten toimijoiden intressit voivat kohdata. Taloudelle ja sen mittareille tarvitaan paikallisten olosuhteiden ja toimijoiden muotoilemia kestävyiden raja-arvoja.

Yhdistämällä taloudellinen ulottuvuus sosiaaliseen kestävyteen vierailukestävyiden määrittelyssä estetään talouden sfäärin erääntyminen paikallisten elämästä ja matkailijoiden vierailemasta todellisuudesta abstrakteiksi talouden tunnusluvuiksi.



Kuvio 4.1. Vierailukestävyiden käsitteellinen viitekehys

4.3 Mittareiden valintapolun mallintaminen

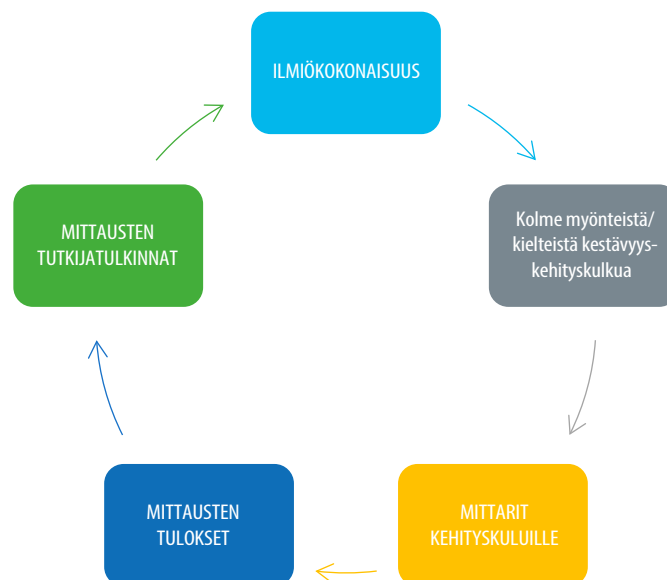
Mallinnuksen tarkempaa metodologista perustaa tullaan taustoittamaan ja tarkastelemaan yksityiskohtaisemmin myöhemmin julkaistavissa tiedeartikkeleissa. Poliittisen päätöksenteon tueksi suunnatussa loppuraportissa tutkimustyön tulokset selostetaan mahdollisimman tiiviissä muodossa.

Paikallisiin kulttuuriympäristöihin sovellettava matkailun kestävyiden käsite käsitteellistettiin vierailukestävydeksi, joka jakautuu kulttuuriseen, ekologiseen ja sosiotaloudelliseen ulottuvuuteen. Näille etsittiin sopivia konkreettisia, toisiaan täydentäviä mittareita.

Prosessin kulku oli seuraavanlainen.

Taulukko 4.1. Kulttuurisen, ekologisen ja sosiaaloudellisen vierailukestävyyden kolmiomittausmenetelmän rakentaminen syksyllä 2019

ALKUVAIHE: Kestävyyden kannalta kriittisten ilmiökokonaisuuksien tunnistaminen ja sarjoittaminen kussakin kestävyysulottuvuudessa	1) Valittiin tutkijan asiantuntemuksen perusteella ja tutkijoita konsultoimalla <i>kunkin kestävyysulottuvuuden</i> kannalta kriittisiksi ilmiökokonaisuuksiksi kolme matkailun ilmiötä. 2) Huolehdittiin, että kolmen ilmiökokonaisuuden sarja tarjoaa erilaisia näkökulmia kyseessä olevaan kestävyden ulottuvuuteen.
KESKIVAIHE: Mahdollisten ongelmien tunnistamisvaihe ja mittareiden valinta ja kuvaus niiden perusteella	3) Paikannettiin aiemman tiedon perusteella kunkin ilmiökokonaisuuden puitteissa kolme nk. mittauspistettä, eli erityispiirrettä tai osailmiötä, joissa tapahtuvista kestävyden kannalta myönteisiä ja kielteisiä kehityskulkuja on perusteltua seurata. 4) Valittiin tai rakennettiin jokaiselle valitulle mittauspisteelle (kehityskululle) oma mittarinsa (indikaattorinsa tai arviointitapansa) huomioiden mittareiden reliabiliteetti ja valideetti sekä myös niiden monipuolisuus (pysytellen tässä mallinnuksen vaiheessa perinteisissä laskennallisissa mittareissa). 5) Valmistauduttiin huolehtimaan tulevien tulosten yhteismitallisuuden tai yhteismitattomuuden tarkistamisesta monialaisen asiantuntijuuden avulla.
PÄÄTÖSVAIHE: Analyysi- ja tutkijatulkintavaihe ja sitä seuraava laaja-alainen palautevaihe (tätä vaihetta ei vielä suoritettu tämän hankkeen aikana).	6) Jatkossa: Analysoidaan ja tehdään tutkijatulkinnat jokaisen kolmen kestävyysulottuvuuden jokaisen ilmiön jokaisen mittauspisteen mittarin antamista tuloksista. 7) Jatkossa: Analysoidaan ja tulkitaan monialaisesti kaikkien kolmen kestävyysulottuvuuden mittaustulokset ja niiden potentiaaliset yhteisvaikutukset vierailukestävyyden kannalta asianomaisessa kulttuuriympäristössä. 8) Jatkossa: Altistetaan tutkijatulkinnat mahdollisimman laaja-alaiselle sidosryhmäkeskustelulle: ne tahot, joita mittaustulokset tavalla tai toisella koskettavat, saavat mahdollisuuden arvioida niiden sopivuutta ja tärkeyttä.



Kuvio 4.2. Vierailukestävyyteen sisältyvien ilmiökokonaisuuksien kolmiomittausten mallintaminen tutkijatulkintojen vaiheeseen asti

4.4 Mittareiden ohjaava ja kannustava vaikutus tulevaisuuden matkailussa

Mittareilla on monia käyttötarkoituksia. Niillä voidaan esimerkiksi kartoittaa ongelmia, seurata tilannetta, kannustaa muutoksiin tai toimintaan sekä säännellä (sääntely sekä mahdollistaa että rajoittaa toimintaa). Eri tarkoituksiin tarvitaan erilaisia mittareita. (Ks. esim. Douglas, 2004; Kaidesoja, 2019; Stiglitz, Sen & Fitoussi, 2010; Säynäjäkangas, 2019).

Mittareiden rakentamisessa on otettava huomioon niiden käyttötarkoitukset. Niinpä vierailukestävyyden kolmiomittausmallinnus kolmine mittaristoineen hahmotellaan mahdollisimman suoraviivaisena ja helposti kuvailtavissa olevana ajattelukehikkona, jotta se *rohkaishi* paikallisia toimijoita kehittämään ja myös *sääntelemään* matkailua kestävän kehityksen suuntaisesti.

Matkailun mittarit voivat olla myönteisellä tavalla *reaktiivisia* (ks. Kaidesoja 2019, s. 9–10), että ne toimivat matkailun eri toimijaryhmille kannustimina ja ulkoisina odotuksina, joilla on normatiivista vaikutusta heidän toimintaansa.

”Reaktiivisuus tarkoittaa tässä yhteydessä prosessia, jossa ihmisten toiminnan [...] mittaaminen muuttaa heidän ajatteluaan, tuntemuksiaan ja käyttäytymistään (esim. Espeland & Sauder 2007, 1; French & Sutton 2010). [...] Pelkkä tietoisuus mittaamisen kohteena olemisesta voi siis muuttaa henkilön käyttäytymistä.” (Kaidesoja, 2019, s. 9)

Kun mittareita ja niiden kohdistuspisteitä monipuolistetaan, kulttuuriympäristöjen kokonaisvaltainen kestävä kehittäminen ei pääse unohtumaan. Tilannetta voi verrata kriittistä keskustelua herättäneeseen bruttokansantuotteen käyttämiseen taloudellisen kehityksen ja hyvinvoinnin mittarina (ks. esim. Stiglitz ym., 2010). BKT:n kasvu sisältää myös ympäristöä raskaasti kuormittavan toiminnan taloudellisen kasvun, eikä se huomioi rahatalouden ulkopuolella tehtävää työtä ja tuotantoa. Se ei näin ollen vaali kulttuuriympäristöjen kestävä kehitystä.

Matkailu voi vaikuttaa alueen kestäväan kehitykseen positiivisesta, negatiivisesti tai neutraalisti. Kaikkia vaikutuksia ei ole tarkoituksenmukaista mitata samalla mittarilla. Esimerkiksi ekosysteemit toimivat aivan toisella logiikalla kuin rahallisen arvon välityksellä. Näin tekevät myös inhimillisesti jaetut merkitykset ja arvot. Esimerkiksi luottamus mahdollistaa yhteiselon ja -ymmärryksen ihmisten kesken ja on siksi tärkeä kulttuurinen ja sosiaalinen resurssi. Matkailun vaikutuksia on voitava ennakoida. *Kulttuuriympäristöön suunniteltujen matkailuinvestointien* perusteluiksi tarvitaan muutakin tietoa kuin esimerkiksi numeerista tietoa kasvuodotuksista. Kasvuodotusluvut näyttävät helppokäyttöiseltä ja vaikuttavalta, mutta kertovat vain osan ennakoitavissa olevista muutoksista. Kasvuodotukset eivät myöskään pysty ennustamaan tulevaisuuden tapahtumia, jotka voivat vaikuttaa merkittävästikin matkailijoiden määrään. Kasvu riippuu toisin sanoen monesta muustakin asiasta kuin yrittäjien ja

paikallisten ihmisten toiveista ja odotuksista. (Ks. esim. Edwards & Nunkoo, 2015; Mair, 2015; Nunkoo & Smith, 2015; ks. myös Stiglitz, Fitoussi & Durand, 2019.)

Vaikka vastuullisen matkailutoiminnan eteen tehdään Suomessa paljon työtä niin tutkimuksessa kuin kehittämistyössä ja matkailuelinkeinon parissa, tulee erityisesti paikallisten kulttuuriympäristöjen kestävyysmonitoimittamiseen seurantaan kiinnittää vastaisuudessa enemmän huomiota.

Vierailukestävyys-ajattelun tavoitteena on, että tulevaisuuden matkailutoiminta säilyttää sosiaalisen lupansa (ks. esim. Pettersson & Suopajarvi, 2018) ja ympäristölupansa samalla kun se lunastaa myös taloudelliset lupauksensa paikallista elinvoimaa kasvattaen. Kestävä suunta ohjaavat ja kannustavat mittareita edesauttavat tavoitteiden ja vaikutusten pysymistä linjassa keskenään.

4.5 Mitä matkailun kestävyysvaikutuksia kartoittavassa mallintamistyössä täytyy ottaa huomioon?

Objektiivisella tutkimuksella on tarkoitettu tieteenhistoriassa ja tarkoitetaan nykyäänkin eri tieteenaloilla hieman eri asioita. Käyttökelpoisimman jäsennyksen objektiivisuudesta vierailukestävyyden kaltaisen tavoitteen mallintamiselle tarjoaa Heather Douglasin (2004) analyysi objektiivisuuden kahdeksasta eri merkityksestä (ks. tarkemmin esim. Kaidesoja, 2019, s. 13–15).

Mallinnuksen ohjenuorina ovat *arvoneutraali*, *proseduraalinen* ja *interaktiivinen* objektiivisuus (ks. alaluku 3.1.). Arvoneutraalius tarkoittaa ”pyrkimystä tasapuoliseen näkemykseen tiedonmuodostukseen vaikuttavien kilpailevien (erityisesti ei-tiedollisten) arvojen välillä” (Douglas, 2004, s. 460, Kaidesojan, 2019, s. 14 mukaan.) Proseduraalinen objektiivisuus taas merkitsee ”saman tuloksen tuottamisesta riippumatta siitä, ketkä osallistuvat tiedontuottamisen prosessiin” (Douglas, 2004, s. 461–462, Kaidesojan, 2019, s. 15 mukaan). Interaktiivinen objektiivisuus saavutetaan ”avoimen, kattavan ja argumentatiivisen ryhmäkeskustelun jälkeen” saavutettuna yksimielisyytenä tuloksesta (Douglas, 2004, s. 463–464; Kaidesojan, 2019, s. 15 mukaan).

Vierailukestävyyden kolmiomittausten luotettavuus perustuu siihen, että se näkee kestävyysmonitoimittamisen yhteisvaikutusten summana ja avaa tiedontuotantoprosessinsa arvioitavaksi. Mallin käyttökelpoisuus ensimmäisessä 1.0 versiossaan taas nojaa mittaamisen moniin käyttötapoihin, jotka voidaan valjastaa kestävä kehityksen palvelukseen.

Matkailun yhdistelmämittareilla voi paikantaa onnistumisia ja ongelmia, seurata muutoksia, kannustaa kestävyys ja suunnitella matkailua kestävästi tulevaisuutta varten.

AAVASAKSA JA ÖINEN AURINKO

Harri Hautajärvi

Aavasaksan vaarasta tuli tunnettu, kun siellä vuonna 1736 käyneen ranskalaisen astemittausretkikunnan johtaja Pierre Louis de Maupertuis mainitsi sen näkemisen arvoiseksi matkansa pohjalta kirjoittamassaan kirjassa. Vaaralle saapui myöhemmin yksittäisiä ulkomaisia matkailijoita, ja se sai erityisen maineen keskiyön auringon katselupaikkana. Aavasaksa pääsi maailman tietoisuuteen ensimmäisenä nykyisen Lapin maakunnan kohteena myös, koska se sijaitsi kulkukelpoisen vesi- ja maantiereitin varrella lähellä Torniota. Viimeistään 1810-luvulla myös paikkakuntalaiset alkoivat kokoontua juhannuksena Aavasaksan laelle, kokkotulien ääreen. Kävijämäärä kasvoi 1800-luvun loppua kohden, jolloin Aavasaksalla oli juhannusta viettämässä jo satoja ihmisiä, valtaosa lähiseutujen väkeä ja joukossa ulkomaisia turisteja.

Aavasaksalle saapuneet matkailijat majoituivat lähiseudun maalaistaloihin. Aurinkoturismien suosio lisäsi yösiijojen kysyntää, ja jo 1840-luvulla majoituspaikoista kerrotaan olleen juhannuksen aikaan pulaa.

Aavasaksasta kehittyi 1800-luvulla yksi Suomen ensimmäisiä ja Lapin nykymaakunnan ensimmäinen turistikohde. Vaikka sinne saavuttiinkin ensisijaisesti ihmettelemään laskeutumaton aurinkoa, siitä tuli samalla ensimmäinen maisemamatkailun kohde Pohjois-Suomessa. Öinen aurinko kultasi Aavasaksan ylle taianomaisen ja myyttisen hohteen, josta ajan oloon kehkeytyi pitkään jatkunut auringonkatselu- ja maisemakultti. Aavasaksasta tuli maisemamonumentti.

Luonnonmaisemien ihailu oli keskeinen osa Suomen matkailua autonomian aikana, ja sitä varten rakennettiin näköalapaviljonkeja ja näkötorneja. Valtio osti vuonna 1878 talonpojilta Aavasaksan maa-alueet ja perusti sinne kruununpuiston. Yleisten rakennusten ylihallituksessa laadittiin kaksi peräkkäistä suunnitelmaa vaaran laelle pystytettävää matkailijarakennusta varten – ensimmäisessä olisi ollut myös näkötorni –, mutta kumpaakaan ei toteutettu. Sopivan matkailumajan suunnittelemiseksi järjestettiin kilpailu polyteknillisen koulun arkkitehtiylioppilaille vuonna 1880. Voiton vei Hugo Emil Saurén hirsipaviljongillaan, joka rakennettiin vuonna 1883. Siihen tuli avoveranta, suuri tupa matkailijoille, keittiö sekä huone metsänvartijalle.

Aavasaksan matkailupaviljonki on säilynyt miltei alkuperäisessä asussaan. Sen erikoislaatuinen arkkitehtuuri henkii muinaispohjoismaista tyyliä, skandinaavista kansallisromanttia. Kahdeksankulmaisiksi höylätyistä hirsistä pitkille nurkille salvottu rakennus seisoo jyrkästi graniittilohkareiden päällä. Paviljonki on koristeltu taidokkaasti sisä- ja ulkopuolelta vuorilautoja, takkaa, saranoita ja ovenkahvoja myöten. Monivärisiksi maalatuissa puuleikkauksissa on erilaisia ornamentteja ja symboleja, ja verantaa reunustaa koristeellinen

pyörökaaripylväikkö. Katon harjahirren päihin on veistetty lohikäärmeen päät, ja ikkunoiden alapuolella on lehtisahatut lohikäärmeornamentit. Majassa on säilynyt alkuperäisiä, sorvauksin ja puuleikkauksin koristeltuja kalusteita.

Aavasaksan matkailupaviljonki sai kansan suussa nimen Keisarinmaja hallitsijan matkaa koskeneista huhuista. Nimitys yleistyi ja synnytti laajalle levinneen väärinkäsityksen, että rakennus olisi tehty keisarin metsästysmajaksi. Nimi Keisarinmaja ja tarina tsaarin metsästysmajasta ovat lisänneet Aavasaksan matkailullista mielenkiintoarvoa, ja niitä on käytetty myös matkailun markkinoinnissa.

Aavasaksan paviljongista tuli heti valmistuttuaan juhannusjuhlijoiden tärkeä tukikohta. I. K. Inha kuvailee keskiyön odotusta Aavasaksalla juhannuksena 1895: ”Kirjava joukko kansainvälistä yleisöä on koolla vaaran laella, valtion rakennuttama norjalaismallinen matkailijatupa on avoinna ja tarjoo joukolle virvotuksiaan odotuksessa.” Inhan mukaan Aavasaksan juhannusmatkailu oli tuolloin jo niin suosittua, että Oulusta lähteneet höyrylaivat olivat jo paria päivää ennen juhannusta täynnä, ja Tornion pienessä hotellissa ja etenkin Haaparanan hotellissa riitti asiakkaita, ja kestikievereiden kaikki apuhevosetkin kuljettivat tauotta matkailijoita aurinkoa katsomaan.

Luonnon ja maisemien estetisointiin liittynyt varhainen matkailu loi Aavasaksalle aurinkojuhlaperinteen, joka sai seuraajia muuallakin. Juhannusjuhla tansseineen oli vanhaa kansanperinnettä, mutta Aavasaksalle suuntautuneen 1800-luvun ulkomaisen aurinkomatkailun innostamana se sai uudenlaiset puitteet, kun alettiin kokoontua vaaroille ja tuntureille.

Vuonna 1927 Yleisten rakennusten ylihallituksessa suunniteltiin ”matkailijavaja” Aavasaksalle saapuvien ruokailu- ja levähdyspaikaksi. Puurakennuksessa on aumakatto, punamullalla maalattu pystyvuoraus ja niukkoja koristeaiheita. Kahvilakatosta käytettiin myös tanssilavana. Vuonna 1999 se muutettiin kahvilaksi, ja siinä käytössä se palvelee edelleen.

Maantie Aavasaksan lakialueelle, 200:n metrin päähän matkailumajasta, valmistui 1930-luvun puolivälissä. Vuonna 1927 perustettu Tornionlaakson Matkailuyhdistys järjesti vuosittaisia juhannusjuhlia ja keräsi rahaa näkötornia varten. Juhannukseksi 1933 saatiin tanssilava. Paikan suosio kasvoi: esimerkiksi juhannuksena 1947 Aavasaksalle kerääntyi noin kymmenen tuhatta ihmistä.

Suomen Matkailijayhdistys otti Aavasaksan paviljongin hoidettavakseen 1946 ja ryhtyi pitämään sitä avoinna myös hiihtosesonkeina. Sittenmin majan hoidosta vastasi Tornionlaakson Matkailuyhdistys. Majan lähelle rakennettiin majoitusaittoja kesämatkailijoille. Uusi tanssilava avattiin 1959. Myöhemmin autotie ulotettiin paviljongin edustalle, ja 1800-luvun lopulla kivetyt portaat sammaloituivat, samalla kun yhä useampia matkailijoita alkoi saapua vaaran laelle omalla autolla.

Aavasaksan matalammalle laelle suunniteltiin hotellia 1950-luvun puolivälistä lähtien, mutta tuloksetta. Vuonna 1967 sinne perustettiin pieni loma- ja retkeilykeskus, raivattiin kaksi laskettelurinnettä ja pystytettiin hiihtohissi. Tornionlaakson Matkailuyhdistyksen pitkään puuhaama näkötorni toteutui lopulta vuonna 1969. Se saatiin Aavasaksalle vasta yli 90 vuotta sen jälkeen, kun paikalle oli tehty ensimmäinen tornisuunnitelma. Maisemien katseluun perustunut perinteinen matkailutapa oli tuolloin jo käymässä harvinaisemmaksi, ja Aavasaksan kesämatkailu alkoi vähentyä 1900-luvun loppua kohden samalla kun juhannusjuhlien väkimäärä pieneni.

Aavasaksa ja sitä ympäröivä Tornionjokilaakso valittiin 1990-luvun alussa yhdeksi Suomen kansallismaisemista. Kauniin luonnon ja avariin maisemien ympäröimä Aavasaksa on suoranainen helmi. Se on Lapin nykymaakunnan ensimmäinen turistikohde, ja arkkitehtuuriltaan harvinaislaatuinen paviljonki on maakunnan ensimmäinen varsinainen ja samalla vanhin säilynyt matkailurakennus. Viime vuosina Aavasaksan matkailu on alkanut taas vilkastua vanhaan matkailijakatokseen avatun kahvilaravintolan, uuden ulkoilmanäyttämön sekä erilaisten tapahtumien, kuten rockfestivaalin myötä. Aavasaksan korkein lakialue, kruununpuisto, on ainutlaatuinen ja hyvin säilynyt historiallinen matkailuympäristö, ja sen yhteyteen on avattu opastettuja luontopolkuja.



Kuva 7. Aavasaksan matkailupaviljonki 1900-luvun alkupuolen postikortissa. Taidokas hirsirakennus vuodelta 1883 on säilynyt miltei alkuperäisessä asussaan huonekaluja myöten. Kuva: K. Hollo. Hautajärvi 2014, 94.

5 Vierailukestävyyden kolmiomittausmalli

Soile Veijola, Jukka Jokimäki, Kati Kyyrö ja Salla Jutila

Kulttuuriympäristön vierailukestävyydellä viitataan kulttuuriseen, ekologiseen ja sosio-taloudelliseen kestävyyskäsitteeseen, jota tavoitellaan *vastuullisilla matkailutoiminnan prosesseilla*. Ne voivat liittyä esimerkiksi kaavoitukseen, elinkeinojen ja kulttuurialan suunnitteluun, hanketoimintaan sekä päätöksentekoon.

Vierailukestävyyden kolmiomittausmalli on teoreettinen malli. Sen tavoite on toimia työkaluna matkailutoiminnan ohjaus- ja suunnittelutyössä kestävä kehityksen edistämiseksi kulttuuriympäristöissä.

Kutakin kolmea *kestävyysulottuvuutta* – kulttuurista, ekologista ja sosiotaloudellista – seurataan kyseistä ulottuvuutta mahdollisimman monipuolisesti valaisevaksi ja kestävä kehityksen kannalta kriittiseksi eli *merkitykselliseksi tulkitun ilmiökokonaisuuskolmikon* avulla. Jokaiselle ilmiökokonaisuudelle on valittu kolme omaa ajallis-paikallista ”mittauspistettä”. Mittauspisteet ovat osa-alueita tai osatekijöitä, joita voidaan arvioida tai mitata sekä seurata ja ennakoita pääosin jo olemassa olevin menetelmin. Mittauspisteitä on näin ollen yhteensä 27 (3 kestävyysulottuvuutta x 3 ilmiökokonaisuutta x 3 mittauspistettä). Mittauspisteiden avulla voidaan siis seurata kestävä kehityksen kannalta myönteisiä tai kielteisiä kehityskulkuja yhteensä yhdeksässä ilmiökokonaisuudessa. Malli esitellään raportissa myönteisten kehityskulkujen avulla.

Ilmiökokonaisuudet, mittauspisteet ja mittarit on valittu aiemman tutkimuksen osoittamien tulevaisuuden haasteiden perusteella. Haasteita ovat mm. ilmastonmuutos, luonnon monimuotoisuuden väheneminen, kulttuuriympäristöjen haavoittuvuus, paikallisen liikamatkailun vaarat sekä matkailukehittämisen mekaanisen skaalautuvuuden osin ennakoinnattomat seuraukset. Matkailun kasvua koskevat globaalit kriisit (mm. epidemiat ja pandemiat) on kuitenkin rajattu tämän mallin ulkopuolelle.

Malli ei tarjoa kaikenkattavaa vastausta edellä lueteltuihin kysymyksiin. Se kuitenkin mahdollistaa kestävyiden osatekijöistä keskustelun yhteisillä foorumeilla ja tukee matkailuhankkeiden vastuullista suunnittelua ja toimeenpanoa.

Mallissa yhdistellään olemassa olevia indikaattoreita ja muita menetelmiä joihinkin uusiin mittari-ideoihin. On järkevää nojata jo tehtyyn työhön. Silti uusiakin tai muista yhteyksistä lainattuja mittareita tarvitaan. Malliin sisällytettyjen mittareiden (indikaattoreiden ja muiden menetelmien) käytön työläys vaihtelee. Ilmiöitä, joita voi pitää kestävyiden suhteen ”varhaisina varoittajina” sekä niiden sisältämiä mittauspisteitä voidaan seurata myös yksinkertaisilla mittareilla. Kokonaisuuden hahmottamiseksi tarvitaan kuitenkin useita erilaisia ja moniulotteisempiakin seurannan työkaluja. Mallin ns. 1.0 -version mittauspisteisiin on valittu sopiva ja myös käytännössä toteutettavissa oleva esimerkkimittari, joissain tapauksissa useampi. Mallin tulevassa jatkokehittelyssä mittaristoja on mahdollista analysoida tarkemmin ja hankkia palautetta relevanteilta tahoilta ja toimijoilta – etenkin sellaisilta, joiden elämään mitattavat asiat suoraan liittyvät (ks. Alexandrova, 2018).

Seuraavissa alaluvuissa esitellään kunkin *kestävyyssulottuuden kannalta* kriittiset ja merkitykselliset (1) ilmiökokonaisuudet, (2) toisiaan täydentävät, erilaiset mittauspisteet sekä (3) esimerkkimittarit. Kullekin yhdeksälle ilmiökokonaisuudelle rakentuu näin oma kestävyysmittaristonsa ja niiden myötä oma matkailupoliittinen kehittämisalueensa.

Mallin visualisointi alaluvussa 5.4 tuo mittaristot lopuksi yhteen. Tämän jälkeen tarkastellaan lyhyesti mallin hyödyntämistä, käytettävyyttä ja jatkojalostettavuutta.

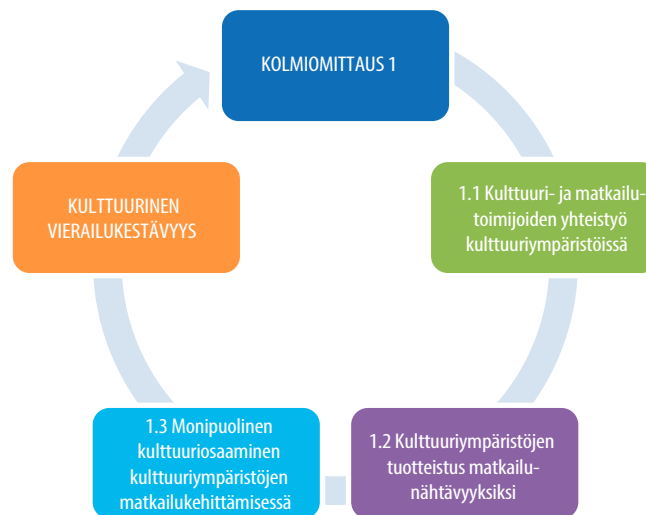
5.1 Vierailukestävyiden kulttuurinen ulottuvuus

Mallinnuksessa vierailukestävyiden kulttuurisen ulottuvuuden mittaamisessa kiinnitetään huomiota kolmeen keskeiseen *ilmiökokonaisuuteen* kulttuuriympäristöissä:

1. Kulttuuri- ja matkailualojen toimijoiden yhteistyö kulttuuriympäristöissä.
2. Kulttuuriympäristöjen vastuullinen tuotteistus matkailunähtävyyksiksi.
3. Monipuolinen kulttuuriosaaminen kulttuuriympäristöjen matkailukehittämisessä.

Kulttuurinen vierailukestävyys huomioi ihmisten väliset, ihmisten ja paikkojen väliset sekä rakennetun ympäristön eri elementtien väliset suhteet. Se perustuu kulttuuriympäristöjen historiallisen, paikallisen ja yleisemmän inhimillisen arvon tunnistamiseen ja liittämiseen osaksi matkailutoiminnan käytäntöjä ja toimintamalleja. Matkailunähtävyyksiksi päätyneitä kulttuuriympäristöjä kehitetään, seurataan ja valvotaan moninäkökulmaisella yhteistyöllä. Tutkimus- ja koulutusorganisaatioilla voi olla aiempaa vahvempi ja monipuolisempi

rooli yhteistyön virittäjänä ja ylläpitäjänä. Tutkijat voivat riippumattomina toimijoina koordinoida verkostoitumista yli toimialarajojen paikallisessa ja alueellisessa matkailukehittämisessä.



Kuvio 5.1. Vierailukestävyyden kulttuurista ulottuvuutta ilmentävät ilmiökokonaisuudet

Kullekin edellä mainituista ilmiöistä on valittu kolme kulttuurisen kestävyiden ”mittauspistettä”.

Kulttuuri- ja matkailutoimijoiden yhteistyö kulttuuriympäristöissä

1. Toimijoille on tarjolla yhteistyöfoorumeita.
2. Myös pienempiä kohteita ja kulttuuritapahtumia sisällytetään matkailun ohjelmalveluihin.
3. Ohjelmasuunnittelujen aikajänteet toimialoilla mahdollistavat yhteistyön.

Kulttuuri- ja matkailualojen toimijoiden yhteistyö rikastuttaa kulttuuriympäristöjä, paikallista elämää ja matkailupalvelujen *laatua* ja *kirjoa*. Haasteita voivat muodostaa eriytyneet sosiaaliset verkostot, toimialojen erilaiset aikajänteet sekä toisistaan poikkeavat taloudelliset toimintaympäristöt. Erilaisissa kulttuuriympäristöissä sijaitsevien kulttuurilaitosten ja -tapahtumien toimintaedellytyksiin vaikuttaa usein se, ovatko ne myös matkailun kohteita ja motivaatiotekijöitä. Matkailupalvelujen ympärivuotisuuteen ja samalla matkailun työllistävyyteen puolestaan vaikuttaa paikallisten asukkaiden osallistuminen niiden käyttämiseen.

Yhteistyön rakentamisesta ja tiivistämisestä hyötyvät kaikki. Matkailu elinvoimaistaa paikallista yhdyskuntaa sosiaalisesti, kulttuurisesti ja taloudellisesti. Matkailutulot jakautuvat tasaisemmin. Myös matkailijoiden elämykset ovat laadultaan moninaisempia,

mahdollisesti myös kestävämpiä. Laaja, laadukas ja uusiutuva kulttuurielämystarjonta kulttuuriympäristöissä rohkaisee viipymään pitkään ja myös palaamaan kohteeseen. Tämä taas vahvistaa paikallisten ja matkailijoiden välisiä *vastavuoroisesti vastuullisia* suhteita. Yhteistyö myös lisää matkailun paikallista hyväksyttävyyttä.

Matkailu- ja kulttuurialojen toimijoiden yhteistyö kulttuuriympäristöissä tapahtuvan matkailun kehittämiseksi edellyttää luonnollisesti aktiivisia toimia ja toimijoita verkostojen, sosiaalisten suhteiden ja keskinäisen luottamuksen rakentamisessa. (Näitä teemoja tarkastellaan myös sosiotaloudellisen kestävyuden kohdalla alaluvussa 5.3.)

Seurantamenetelmät kulttuuri- ja matkailutoimijoiden yhteistyössä voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Toimialojen välisten verkostoitumistilaisuuksien määrän *säännöllinen* seuranta.
- Paikallisten taide- ja kulttuuritapahtumien ja muun kulttuuritarjonnan osuuden seuranta seudun matkailun ohjelmanpalvelu- ja aktiviteettitarjonnassa.
- Matkailijoiden suhteellisten osuuksien seuranta paikallisissa kulttuurikohteissa ja -tapahtumissa.

Kulttuuriympäristöjen vastuullinen tuotteistus matkailunähtävyyksiksi

1. Myös paikalliset viihtyvät nähtävyyksiksi muuttuneissa kulttuuriympäristöissä.
2. Kulttuuriympäristöjen hoito, ylläpito ja tarvittaessa hoitamattomuus tapahtuvat suunnitellusti ja monialaisella asiantuntemuksella.
3. Kulttuuriympäristöjen arvokkaat ajalliset kerrostumat säilyvät matkailukehittämisen avulla tai rinnalla.

Kulttuuriympäristöjen tuotteistus matkailunähtävyyksiksi sisältää siis kolme mittauspistettä, joiden kehityskulkujen avulla kulttuurista kestävyyttä voidaan arvioida ja seurata paikallisesti: paikallisten viihtyminen alueella, kulttuuriympäristön hoitovastuu sekä ajallisten kerrostumien säilyminen.

Paikallisille tärkeiden kulttuuriympäristöjen muuttumisella matkailunähtävyyksiksi joko pikkuhiljaa tai aktiivisen tuotteistamisen kautta on yleensä vaikutusta *paikallisten viihtymiseen* alueella. Esimerkiksi Suomenlinnan tilannetta on seurattu jo vuosia vierailijamäärien kasvaessa ja vaikuttaessa asukkaiden hyvinvointiin ja ympäristön tilaan; nykyisin tilanne pysyy eri tahojen ja monenlaisten monitorointien avulla seurannassa ja siihen on mahdollista vaikuttaa.

Rakennettujen kulttuuriympäristöjen *hoito, korjaaminen ja entisöinti* edellyttävät monialaisen asiantuntemuksen, arviointitaidon ja teknisen taidon hyödyntämistä, jotta rakennusten tilaa voidaan seurata ja ennakoida, ja jotta niiden suhteen pystytään ryhtymään vastuullisiin toimenpiteisiin oikea-aikaisesti. Kulttuurisesti kestävässä kehityskulussa osataan harkita, mitä, miten ja missä mittakaavassa on mahdollista uudisrakentaa tai modernisoida rakennuskantaa. Niissä myös tiedetään millä materiaaleilla ja työtavoilla sekä milloisten instanssien valvonnassa tulos on sellainen kuin sen toivotaankin olevan. Rakennettuun vanhaan kulttuuriympäristöön kuuluu myös pihoja, teitä, vesistöjä, niittyjä ja ketoja sekä puustoisia ja metsäisiä alueita niissä ja niiden liepeillä. Niihin liittyy myös ekologisen kestävyuden seuranta (ks. alaluku 5.2.).

Kulttuuriympäristöjen *ajallisen kerrostuneisuuden säilyminen* matkailun avulla tai sen rinnalla on keskeinen kulttuurisen kestävyuden mittauspiste. Tässä mittauspisteessä on kyse ympäristöön kohdistuneiden kehittämistoimenpiteiden *lopputuloksen arvioimisesta* – kun taas edellisessä mittauspisteessä oli kysymys hoitamiseen ja ylläpitämiseen liittyvästä kestävästä vastuunjaosta ja yhteistyöstä asiantuntijoiden kesken. Ajallisen kerrostuneisuuden osalta arvioidaan ja seurataan systemaattisesti rakennusten ajallisten kerrostumien ohella myös arkeologisia kerrostumia, vanhoja kulttuurireittejä sekä pihakasvillisuutta ja kulttuurilinnustoa, joista enemmän alaluvussa 5.2. vierailukestävyuden ekologisen kestävyuden ulottuvuuden yhteydessä.

Seurantamenetelmät kulttuuriympäristöjen vastuullisessa tuotteistamisessa voisivat olla esimerkiksi seuraavia:

- Vuodenaikakohtainen seurantatieto kyselyillä ja kävijäselvityksillä paikallisten asukkaiden suhteellisesta osuudesta kaikista vierailijoista kulttuuriympäristössä.
- Kulttuuriympäristöjen hoito- ja käyttösuunnitelmien ja ylläpitovastuista tehtyjen sopimusten määrän ja vakiintuneisuuden seuranta
- Modernisoidun (mm. teollinen ilmanvaihto, sähköistys, vesiklosetit) rakennuskannan, uuden rakennuskannan sekä perinteisin menetelmin korjatun rakennuskannan suhteelliset osuudet vanhassa rakennetussa kulttuurimaisemassa

Monipuolinen kulttuuriosaaminen kulttuuriympäristöjen matkailukehittämisessä,

1. Kulttuuriperintötaitojen ja -tietojen asiantuntijat osallistuvat matkailuhankkeiden suunnitteluun ja seurantaan.
2. Kulttuuriympäristöasiantuntijat osallistuvat matkailuhankkeiden suunnitteluun ja seurantaan.
3. Matkailuyrittäjät kehittävät kulttuuriosaamistaan ja kulttuuritoimijat matkailuosaamistaan.

Monipuolisen kulttuuriosaamisen ilmiökokonaisuuden kehityskulkujen mittauspisteiksi on valittu paikallisten perinnetaitojen ja -tietojen hyödyntäminen, kulttuuriympäristön viranomaistoimijoiden osallistuminen matkailukehittämiseen sekä vastavuoroinen osaamisen kehittäminen, jonka myötä matkailuyrittäjät kehittävät kulttuuriosaamistaan ja kulttuuriyrittäjät (ja -toimijat) kehittävät matkailuosaamistaan.

Paikallisten perinnetaitojen ja -tietojen paikalliset asiantuntijat hallitsevat lähiresurssien hyödyntämisen, paikalliset kädentöiden, ruoanhankinnan ja rakennus- ja korjaustyön taidot sekä lähiluonnossa tapahtuvien muutosten havaitsemisen. Heidän voidaan tosin sanoen katsoa osaavan myönteisessä kehityskulussa hyödyntää paikallisia kulttuurisia ekosysteemipalveluja kestävästi.

Kulttuuriympäristöasiantuntijoiden osallistuminen matkailuhankkeiden rahoitus suunnitteluun, rakennussuunnitteluun, seurantaan ja arviointiin koko hankeprosessin ajan kaikissa matkailuhankkeissa edesauttaa kulttuuriympäristöjen vierailukestävyyden kulttuurista kestävyttä.

Matkailutoimijat (yrittäjät ja kehittäjät) kehittävät kulttuuriosaamistaan yhteisillä katselmuksillaan ja neuvotteluillaan kulttuuriympäristöasiantuntijoiden kanssa. He perehtyvät myös muilla tavoin paikalliseen kulttuuriperintöön ja sen yleiseen merkitykseen matkailijoille. He osallistuvat kulttuuriympäristöä koskevien tietovarantojen tuottamiseen. Matkailutoimijat tukevat omalla osaamisellaan toimintaympäristöään kulttuurisesti kestävästi. Vastaavalla tavalla toimivat kulttuuritoimijat vahvistavat yhteisen tietopohjan syntymistä yhteistyölle perehtyessään matkailuun mahdollisimman monialaisesti.

Seurantamenetelmät monipuoliselle kulttuuriosaamiselle voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Perinnerakentamisen ja korjausrakentamisen koulutuksen ja erilliskurssien osuus rakentamiseen liittyvästä koulutustarjonnasta alueen koulutusyksiköissä sekä paikallisten luonnossa liikkuvien asukkaiden havaintojen kirjaamiset maankäyttösuunnitelmissa ja kuulemistilaisuuksissa.
- Eri alojen kulttuuriympäristöasiantuntijoiden ja asiantuntija-ammattialojen osallistumisen määrä ja kirjo matkailun suunnitteluprosesseihin, koulutustilaisuuksiin ja vastaavaan toimintaan.
- Matkailuyrittäjien osallistumisen määrä paikallisiin kulttuuri-, kulttuuriperintö- ja kulttuuriympäristötapahtumiin ja koulutustilaisuuksiin

5.2 Vierailukestävyyden ekologinen ulottuvuus

Mallinnuksessa vierailukestävyyden ekologisen ulottuvuuden mittaamisessa kiinnitetään huomiota kolmeen keskeiseen ilmiökokonaisuuteen kulttuuriympäristöissä, joihin kohdistuu matkailutoimintaa ja -kehittämistä:

1. Maaperän muokkaantuminen kulttuuriympäristöissä.
2. Havaintoympäristöjen muutokset kulttuuriympäristöissä.
3. Kulttuurilintujen ja muiden lintujen reagointi kulttuuriympäristöjen matkailutoimintaan.

Ekologinen todellisuus on sekä globaalia että paikallista. Jokainen paikallinen ympäristö on oma, ainutlaatuinen ekologinen maailmansa. Juuri paikalliset ekologiset muutokset ekosysteemeissä ja lajien paikallisissa populaatioissa muodostavat ja muuttavat maailman ekosysteemin. (Ks. esim. Kauppinen, 2019; Isomäki, 2019; Baldwin ym., 2019.) Näin ollen vierailukestävyyden ekologinen ulottuvuus kertoo kehityskuluista kulttuuriympäristöjen ekosysteemeissä.

Kokonaisvaltaisen vaikutusten seurannan tärkeyttä havainnollistaa kulttuuriympäristö, joka on pikkuhiljaa altistunut kulumiselle ja eroosiolle maankäyttöön liittyvien ratkaisujen, yksipuolisen käytön ja viljelyn myötä. Vaikka kulttuuriympäristön rakennuksia olisi pidetty kunnossa, se olisi silti voinut menettää kerroksisuuttaan ja kulttuurisia piirteitään. Eroosio on ilmiö, joka ei näy arjessa, mutta sillä on suuria vaikutuksia.



Kuvio 5.2. Vierailukestävyyden ekologista ulottuvuutta ilmentävät ilmiökokonaisuudet

Kullekin edellä mainituista ilmiöistä on valittu kolme ekologisen kestävyuden ”mittauspistettä”.

Maaperän muokkaantuminen kulttuuriympäristöissä

1. Matkailutoiminta säästää kulttuuriympäristöjen maaperää kulumiselta.
2. Matkailutoiminta huolehtii ja säilyttää kulttuuriympäristöjen paikallisen kulttuurikasviston.
3. Matkailutoiminta säästää kulttuuriympäristöjen monilajiset ekosysteemit.

Ilmiökokonaisuus maaperän muokkaantumisesta perinnebiotooppien elinympäristönä ymmärrettynä kulttuuriympäristönä hahmottuu kolmen mittauspisteen avulla: maaperän kulumisena paikallisen ekologisen sietokyvyn rajoissa, matkailutoiminnan huolehtimana ja säilyttämänä paikallisena kulttuurikasvistona sekä matkailutoiminnan suojaamima monilajisina ekosysteemeinä.

Maaperän *kulumisesta* matkailutoiminnassa on monenlaista näyttöä (ks. alaluku 3.4). Muun muassa taloudellisista syistä sivuun jäänyttä Pallas-menetelmää (ks. alla) on käytetty kulumisen arvioimisessa. Myös kulttuuriympäristö kuluu matkailukäytön myötä.

Kulttuurikasviston kannalta maaperän muokkaantuminen eri tavoin on keskeistä. Esimerkiksi muutokset vanhan asutuksen seuralaisena viihtyvän ns. seuralaiskasveissa tai kulttuurikasvistossa merkitsevät muutoksia myös maaperän siemenpankissa ja seudullisessa lajipoolissa samoin kuin kaupunkiluonnon kulttuurisuudessa (Jokinen ym., 2011).

Lähibiotooppien *monilajiset ekosysteemit* hajottajista ja pölyttäjistä perhosiin, lintuihin ja maanisäkkäisiin nojaavat viime kädessä maaperän laatuun, kasvillisuuteen ja puustoon. Monet kulttuuriympäristöt, erityisesti perinnebiotoopit ovat erityisiä elinympäristöjä lajistoltaan. Niiden tilaa koskeva seurantatieto kertoo niin globaaleista negatiivisista muutoksista kuin uhanalaistumisesta, vaaranalaistumisesta ja häviämisestä myös Suomessa. Paikalliset lajistot ovat aina sopeutuneet sekä toisiinsa että muihin paikallisiin olosuhteisiin.

Seurantamenetelmät maaperän muokkaantumiselle voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Pallas-menetelmä, jossa mitataan vuosittain kulttuuriympäristöihin syntyneiden polkujen syvyys ja leveys senttimetreinä, kuluneiden alueiden kokonaispinta-ala hehtaareina sekä prosenttiosuus huomion kohteena olevan alueen kokonaispinta-alasta. Mittaamisessa voidaan hyödyntää esim. Pallas-menetelmää tai nykyaikaisia kaukokartoitusmenetelmiä, esim. laserkeilaus-menetelmiä ja sen sovelluksia.

- Ihmistoiminnan mukana matkustavien seuralaislajien (esimerkiksi maitohorsman ja nokkosen) esiintymisalueiden vuosittainen kartoitus kulttuuriympäristöissä
- Uhanalaisten perinnebiotooppien kulttuurikasvien vaatimien elinympäristöjen vuosittainen kartoitus kulttuuriympäristöissä.

Havaintoympäristöjen muutokset kulttuuriympäristöissä

1. Matkailutoiminta vähentää tai estää roskaisuutta kulttuuriympäristössä.
2. Matkailutoiminta mahdollistaa ja turvaa luonnonmukaisen äänimaiseman kulttuuriympäristöissä.
3. Matkailutoiminta huomioi paikallisten asukkaiden ja myös eläinten hyvinvoinnin kulttuuriympäristöjen yövalaistuksessa.

Havaintoympäristöjen muutosten ilmiökokonaisuudessa mittauspisteitä ovat ympäristön roskattomuus, äänimaisema sekä öisen keinovalon määrä ja laatu.

Roskattomuus lisää ihmiselle elinympäristön viihtyvyyttä, miellyttäviä visuaalisia havain-toja ja joissain tapauksissa myös mahdollisuuksia ateroida ulkosalla ilman lintujen häirin-tää. Roskaisuus taas hyödyntää joitakin lintuja, kuten lokkeja ja varislintuja, joille ruoka-jätteet muodostavat merkittävän ravinnonlähteen. Ne siistivät ympäristöjä tehokkaasti, mutta samalla niiden runsastumisella voi olla haitallisia vaikutuksia kulttuuriympäristöihin. Ne myös kasvattavat muiden lintulajien pesätuhoja muuttaen paikallista ekosysteemiä.

Äänimaisemat ovat olennainen osa kulttuuriympäristöjä. Äänimaisemat luokitellaan luonnon, kulttuurin ja kaupunkien äänimaisemiin. Rakennusvaltaisissa kulttuuriäänimai-semissa ihmisen ja luonnon äänet ovat tasapainossa, kun taas luontovaltaisessa kulttuu-riäänimaisemassa luonnon äänet dominoivat. (Poutanen & Tormilainen, 2003.) Esimerkiksi Aavasaksan laella voi kuulla kesällä sekä luonnon ääniä että paikalla vierailevien ihmisten tuottamaa ääntä, mutta paikka paikoin myös linkkimastojen aiheuttamaa ääntä. Lapin muissa hiihtokeskuksissa taas äänimaisema on kesäisin huomattavasti hiljaisempi, mutta talvisesonkeina voidaan aika ajoin ja paikka paikoin puhua jo *melustakin* eli äänen voi-makkuuksista, jotka ylittävät päivällä 55 desibeliä ja yöllä 50 (ks. esim. Jauhiainen ym., 2007). Äänimaisemaltaan hiljaisten tai meluttomien alueiden väheneminen tai katoami-nen vaikuttaa sosioekologiseen hyvinvointiin; sillä on merkitystä myös matkailuelinkei-nolle (ks. esim. Huusko ym., 2006; Kight & Swaddle, 2011; Radle, 2007; Veijola & Säynäjä-kangas, 2018). Ihmisten läsnäolon äänet vuorostaan vaikuttavat lintujen ja maaeläinten käyttäytymiseen. Hyvä esimerkki ovat linnut, joita käsitellään tämän alaluvun lopuksi.

Valomaisema, ennen kaikkea öinen *keinovalomaisema* (*Artificial Light At Night, ALAN*) muuttaa ihmisten ja eläinten vuorokausirytmää. Valomaisemat ovat osa sosioekolo-gista ympäristöä. Kulttuuri- ja luontoympäristöjä valaistaan pimeään ja öiseen aikaan

liikkumisen mahdollistamiseksi ja turvallisuuden lisäämiseksi. Öinen keinovalo vaikuttaa lintujen ja hyönteisten elämään ja selviytymismahdollisuuksiin monin tavoin (ks. esim. Lyytimäki, 2013). Kulttuurinen, sosiaalinen, fysiologinen ja ekologinen hyvinvointi kietoutuvat keinovalokysymyksessä eri tavoin yhteen.

Seurantamenetelmät havaintoympäristöjen muutoksissa voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Roskaisuutta voi seurata soveltamalla Trastin (2001) menetelmää, jossa lasketaan tietynkokoisille koealoille tietyssä aikana ilmestyneet roskat roskalajeittain ja saadaan tulokseksi kappalemääriä roskalajeittain jaoteltuna hehtaaria kohti tietyssä ajanjaksona.
- Äänimaiseman hiljaisuutta mitataan melumittarilla, tarvittaessa sekä sisätiloissa että ulkoalueilla. Tuloksena oleva desibeliarvo voi nojata esimerkiksi viiden minuutin mittausajanjaksoihin ja niiden sisällä minimiin, keskimääräiseen ja maksimidesibeliarvoihin. Tuloksia arvioitaessa sovelletaan Valtioneuvoston päätöksiä melutason ohjearvoista.
- Valomaisemien mittaamisessa hyödynnetään kulttuuriympäristön keinotekoisen valaistusvoimakkuuden (luksi) määrän mittaamista valaistusmittarilla suhteessa luonnontilaisen valaistusvoimakkuuden määrään. Mittauksen tuloksena saadaan keinotekoisen ja luonnontilaisen valaistusvoimakkuuden suhde prosentteina.

Kulttuurilintujen ja muiden lintujen reagointi kulttuuriympäristöjen matkailutoimintaan

1. Kulttuuriympäristöjen alkuperäinen linnuston koostumus säilyy.
2. Pesimämenestys paranee tai pysyy ennallaan kulttuuriympäristöissä.
3. Kulttuuriympäristöissä tapahtuva matkailutoiminta suojelee kulttuurilintujen elinympäristöjä.

Lintujen reagointi matkailutoimintaan ilmiökokonaisuutena sisältää mittauspisteinä linnuston koostumuksen, pesimämenestyksen ja matkailutoiminnan mahdollisuudet suojella lintujen elinympäristöä. Lintujen valinta mallinnuksen keskeisiksi ekologiseksi toimijoiksi ei ole sattumaa. Ne ovat erinomaisia varhaisen varoittamisen mittareita (*early warning indicators*) ympäristön tilan muutoksista. (Alaluvussa 3.4 käytiin tarkemmin läpi lintujen erilaisia rooleja ekologisen kestävyys osalta ja ns. kulttuurilintujen rinnakkaise-
loa ihmisten kanssa ihmistoiminnan muokkaamissa ympäristöissä.) Usein nostetaan esiin pellonreunalinnut ja vaikkapa puistolinnut sekä rakennuksissa pesivät linnut. Yhtä lailla voitaisiin huomioda ns. kaatopaikkalinnut, jotka kertovat muutoksista nk. jäteyhteiskunnassa (Valkonen ym., 2019).

Seurantamenetelmät kulttuurilintujen ja muiden reagoinnille matkailutoimintaan voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Kulttuurilintujen määrä ja osuus kokonaislunnustosta kansalaistiedemenetelmällä seurattuna, tai esimerkiksi räystäspääskyn määrässä tapahtuvien muutosten seuranta kulttuuriympäristöissä.
- Pesimämenestys uudentyyppisellä indikaattorilla, maatekopesäkokeilla, jotka mittaavat mm. linnunpesiin kohdistuvaa ihmisten aiheuttamaa tallausvaikutusta.
- Lintujen pakenemisetäisyyksien mittaaminen kuvaamassa ihmisten aiheuttamaa häiriövaikutusta luonnolle kulttuurikohteissa.

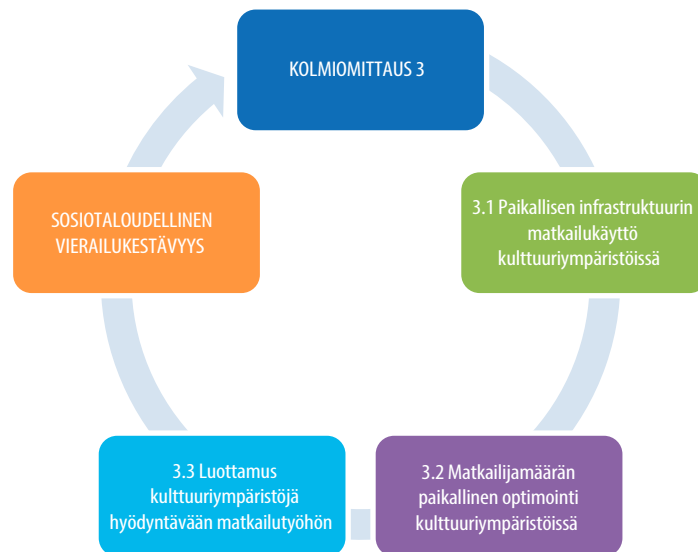
5.3 Vierailukestävyyden sosiotaloudellinen ulottuvuus

Mallinnuksessa vierailukestävyyden sosiotaloudellisen ulottuvuuden mittaamisessa kiinnitetään huomiota kolmeen keskeiseen ilmiökokonaisuuteen kulttuuriympäristöissä, joihin kohdistuu matkailutoimintaa ja -kehittämistä:

1. Paikallisen infrastruktuurin matkailukäyttö kulttuuriympäristöissä.
2. Matkailijamäärän paikallinen optimointi kulttuuriympäristöissä.
3. Luottamus kulttuuriympäristöjä hyödyntävään matkailutyöhön.

Sosiaalisen ja taloudellisen kestävyiden nivominen yhteen MAMOMI-hankkeessa mallinnetussa teoreettisessa kolmiomittausmallissa painottaa paikallista näkökulmaa talouteen. Sosiaalinen ja taloudellinen määrittelevät yhdessä paikallisten ihmisten työtä, arkea ja toimeentulomahdollisuuksia. Ammatit ja työpaikat muovaavat sosiaalisia yhteisöjä sekä poliittisia ja taloudellisia voimasuhteita. Merkittävät toimialat, työllistäjät ja investoijat ovat paremmissa neuvotteluasemissa kuin pienemmät toimijat esimerkiksi maankäytöstä päätettäessä. Yhteisen hyvän tavoite kiinnittyy tavallisesti taloudelliseen kasvuun. Isoilla toimijoilla on myös suuri vaikutus paikalliseen työllisyyteen, paikalliseen ja alueelliseen talouteen ja vetovoimaisuuteen asuinpaikkakuntana. Näin ollen niillä on myös suuri vastuu kestävästä kehityksestä.

Mallinnukseen valitut ilmiökokonaisuudet tarjoavat sosiotaloudelliseen kestävyteen moninäkökulmaisen mittariston. Se sisältää asumisen infrastruktuurin, paikallisen arjen sekä kysymyksen matkailutyöhön kohdistuvan luottamuksen osatekijöistä.



Kuvio 5.3. Vierailukestävyyden sosiotaloudellista ulottuvuutta ilmentävät ilmiökokonaisuudet

Kullekin edellä mainituista ilmiöistä on valittu kolme sosiotaloudellisen kestävyyden ”mitauspistettä”.

Paikallisen infrastruktuurin matkailukäyttö kulttuuriympäristöissä

1. Matkailutoiminta kuluttaa paikallisia vesivaroja vastuullisesti ja kestävästi
2. Matkailutoiminta kuluttaa kestävästi tuotettua energiaa kohtuullisesti
3. Matkailutoiminta tuottaa kohtuullisesti jätettä, osallistuu kierrätykseen ja mahdollistaa kierrätyksen volyymin kasvattamisen.

Paikallisen infrastruktuurin matkailukäyttö esimerkiksi *vedenkäytön, energiankulutuksen ja jätehuollon* osalta on teema, jota koskeva tieto on sirpaleista. Lisähaasteen tarjoaa kestävä käytön rajan määrittely. Mikä veden ja energian kulutusmäärä tai jätteen tuottamisen määrä on ylipäättään kestävä? (Ks. Satokangas & Vieru, 2018; Valkonen ym., 2019.) Voidaan myös kysyä, millainen hyödyn ja kustannusten jakautuminen julkisen sektorin ja matkailutoimintaa edustavan yksityissektorin välillä on sosiotaloudellisesti kestävä tai oikeutettua.

Matkailutoiminta voi kuitenkin myös mahdollistaa toimivan vesi-, energia- ja jätehuoltoinfrastruktuurin rakentamisen vähäväkisillä alueilla. Esimerkiksi kierrätys voi onnistua matkailijoiden avulla ja heidän aloitteestaan. Olipa matkailutoiminnasta paikallisille hyötyä tai haittaa on vierailukestävyyden kannalta olennaisinta, tuotetaanko nykyajan mukavuuksiin liittyvät infrastruktuuripalvelut kestävästi vai ei.

Seurantamenetelmät paikallisen infrastruktuurin matkailukäytölle voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Hankitaan vedenkulutustiedot vesilaitoksilta ja lasketaan eri vuodenaikoina kulutus henkilöä kohden paikallisten määrä huomioiden, jolloin saadaan tuloksena matkailijoiden kuluttama vesimäärä.
- Hankitaan tiedot matkailijamäärästä ja energiankulutuksesta henkilöä kohden, minkä perusteella lasketaan eri vuodenaikoina matkailijoiden kuluttama energiamäärä kunnassa tai matkakohteessa.
- Hankitaan tiedot matkailijoiden määrästä ja jätemäärästä henkilöä kohden, jolloin saadaan tulokseksi matkailijoiden tuottama jätemäärä matkailukohteessa tai kunnassa eri vuodenaikoina.

Matkailijamäärän paikallinen optimointi kulttuuriympäristöissä

1. Asumisrauha eli asuinalueiden välttyminen matkailun, esimerkiksi vertaismajoituksen liikakasvun haittavaikutuksilta.
2. Asiointirauha eli paikallisten mahdollisuus suoriutua arkisista tehtävistään.
3. Virkistysrauha eli paikallisten mahdollisuus virkistyä arvostamissaan vapaa-ajan ympäristöissä.

Kulttuuriympäristöt eroavat ominaispiirteiltään, asukasmääriltään ja haavoittuvuudeltaan. Niiden suojelun, eri kestävyysulottuvuuksien ja paikallisten asukkaiden kannalta ihanteellinen matkailijoiden määrä eri vuodenaikoina ja jopa eri viikontäpäivinä vaihtelee. Matkailijoiden määrää eli matkailuvolyymia käsittelevä sosiotaloudellinen ilmiökokonaisuus muodostettiin *paikallisen arjen* näkökulmasta. Rakenteellinen kysymys globaalista, liikamatkailuksi kutsutusta ongelmasta maailman suosituimmissa matkakohteissa ei samassa mittakaavassa kuvaa suomalaisia kulttuuriympäristöjä. Käyttökelpoisempi ilmiö kestävyden edistämiseksi onkin *matkailijamäärän paikallinen optimointi*, jota voidaan lähteä aktiivisesti toteuttamaan myös ennakoivasti eikä vasta vasta liikamatkailun aiheuttamien vahinkojen tapahduttua. Matkailijoiden määrällä on sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia, jotka eivät aina jakaudu tasaisesti paikallisten toimijoiden kesken. Siksi matkailijamäärän paikallisen optimoinnin mittauspisteinä toimivat paikallisten asukkaiden arjen sujuvuutta kuvastavat asumisrauha, asiointirauha ja virkistysrauha.

Asumisrauhalla viitataan erilaisiin matkailutoiminnan aiheuttamiin häiriöihin asumisalueilla. Julkisessa keskustelussa ja tutkimuksessa on nostettu esiin erityisesti *vertaismajoitustuotojen* eli ei-ammattimaisen majoitustoiminnan tai vertaisvuokrauksen (Hovila & Malo, 2019) vaikutuksia paikallisten asukkaiden kokemaan asumisviihtyvyyteen. Matkailukeskusten ja kaupunkikeskusten lisäksi myös pelkästään asuinalueiksi kaavoitetuille alueille on alkanut virrata matkailijoita epätyypillisiä vuokrasuhteita markkinoivia

ja välittävien sähköisten välityspalveluiden kautta (mm. Airbnb, HomeAway, Booking.com ja Friday Flats) tuoden mukanaan matkailijoiden lomanviettoon liittyviä kysymyksiä ja haasteita. Perinteistä matkailumajoitustoimintaa kaupungeissa haastavan jakamistalouden piiristä löytyy myös ilmaista majoitusta tarjoavia vertaismajoituksen yhteistyöalustoja kuten CouchSurfing – asumisrauhan kannalta toki nekin tuovat paikallisille asukkaille uusia, vaihtuvia naapureita (ks. myös Veijola & Falin, 2016).

Tilanteen myötä alueiden vakituiset asukkaat eivät voi olla varmoja siitä, että vaihtuvat vieraat naapurissa hallitsevat asumisen käytännöt (mm. jätehuolto ja kodinkoneiden käyttö) ja käyttäytymismormit suomalaisissa taloissa ja piha-alueilla (mm. yörauha). Paikalliset asukkaat voivat kokea turvallisuutensa ja viihtyvyytensä vaarantuneen. (Ks. esim. Päläs, 2020.) Vastaavaa asumisrauhan menetystä voidaan kokea myös pienissä paikalliskylissä, joita ei ole suunniteltu alun perin matkailua varten.

Asiointirauha viittaa matkailijoiden suosimien kaupunkikeskusten ruuhkautumiseen päiväsaikaan, mikä vaikuttaa paikallisten asioilla käymiseen ja ajankäyttöön. Siihen voidaan sisällyttää myös paikallisten asukkaiden kokema suoranainen häirintä esimerkiksi koulu- ja laisten valokuvaamisena tai muutoin häiritsemisenä tai kirkollisten tapahtumien valokuvaamisena (ks. Saamelaiskäräjät, 2018). Myös elinkeinorauha ja kotitarverauha – esimerkiksi sienestys, marjastus tai poronhoito – voidaan lukea asiointirauhaan.

Virkistysrauha viittaa paikallisten mahdollisuuksiin vierailla vapaa-ajallaan lähiseudun kulttuuri- ja luontoympäristöissä niin, että he voivat liikkua siellä omaan tahtiinsa ja halutessaan välttää suuria ihmisjoukkoja. Myöskään matkailun ohjelmapalvelut eivät tule liian lähelle paikallisten koteja tai esimerkiksi vuodenkiertoon liittyviä toimia luontoympäristöissä.

Seurantamenetelmät matkailijamäärän paikalliselle optimoinnille voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Asumisrauhan mittareina voisivat olla matkailijoiden, kaupallisten majoituskohteiden ja vertaismajoituskohteiden määrä suhteessa paikan asukasluukuun, sekä vertaismajoituksen keskimääräiset etäisyydet kaupallisesta majoituksesta. Tuloksena oleva vuodenaikakohtainen suhdeluku kertoo matkailijoiden määrästä paikallisten asumisalueilla ja muun muassa matkailumajoituksen leviämisen laajuudesta matkailualueiden ulkopuolelle.
- Asioimisrauhan mittarina voisi käyttää keskimääräisen esimerkiksi ruokakaupassa jonotusajan eroa eri vuodenaikoina, ja lisäksi häiritsevien kuvanottoypyntöjen tai muiden häiritsevien lähestymisten määrää.

- Virkistysrauhan mittarina voisivat toimia paikallisten kävijähaastattelut tai -kyselyt eri vuodenaikoina siitä, kuinka monesti he kokivat oman rauhansa tulleen häirityksi retkensä aikana matkailijoiden takia.

Luottamus kulttuuriympäristöjä hyödyntävään matkailutyöhön

1. Kulttuuriympäristöjä hyödyntävä matkailu luo pysyväisluonteisesti tuloja ja työpaikkoja paikkakunnalle työllistäen vastuullisesti kulttuurin ja luovien sekä matkailun alojen työntekijöitä.
2. Kulttuuriympäristöjä hyödyntävä matkailutoiminta vahvistaa paikkakuntien elinvoimaisuutta tuottaen verohyötyä, minkä johdosta julkinen sektori voi rahoittaa julkisia palveluitaan ja matkailun hyödyt kotiutetaan kulttuuriympäristöjen ylläpitoon
3. Matkailuyrittäjät voivat luottaa toimintaympäristönsä ennakoitavuuteen.

Vierailukestävyyden sosiotaloudellisen ulottuvuuden kolmas – ja samalla koko mallin viimeinen – ilmiökokonaisuus, joka koskee luottamusta, on edellisiä moniulotteisempi. Luottamusta matkailutyöhön voidaan erityisesti kulttuuriympäristöjen kohdalla mitata esimerkiksi kolmesta eri mittauspisteestä: paikallisten kulttuuritoimijoiden sekä muiden matkailutyöntekijöiden työtilaisuuksien ennakoitavuutena, matkailutoimintaa tukevan kunnan tai kaupungin saamana verohyötynä sekä matkailuyrittäjien mahdollisuuteen luottaa toimintaympäristönsä ennakoitavuuteen.

Kulttuurin, luovien ja matkailualan työntekijöiden näkökulmasta luottamus matkailutyöhön rakentuu osaltaan sen taloudellisen luotettavuuden varaan: siihen, että matkailu luo työ- ja toimeentulomahdollisuuksia näille aloille, ja että työhön liittyvä ansio ja esimerkiksi työ määrä on riittävän luotettavasti ennakoitavissa.

Kuntien ja kaupunkien kannalta luottamus kulttuuriympäristöissä tapahtuvaan matkailutyöhön liitetään mallinnuksessa matkailutyöstä saatavaan *verohyötyyn*, jonka ansiosta paikkakunnan elinvoimaisuus ja julkiset palvelut paranevat sekä matkailusta saatavia hyötyjä kotiutetaan kulttuuriympäristöjen ylläpitoon – mikä puolestaan lisää myös niiden matkailullista vetovoimaisuutta. Matkailuyritysten ja -työntekijöiden maksamilla veroilla kustannuksia ja hyötyjä tasataan.

Kolmas mittauspiste on *matkailualaan investoineiden paikallisten yrittäjien luottamus mahdollisuuksiinsa vaikuttaa toimintaympäristönsä vakauteen*. Tähän liittyy muun muassa investointeihin ja maankäyttöön liittyviä neuvottelu- ja päätöksentekotilanteita. On tärkeää ottaa huomioon erilaisten toimialojen tarpeet ja näkökulmat päätettäessä mm. väylästäojen rakentamisesta, liikennematkaisuisista ja rakentamisesta. Matkailuyritysten kannalta keskeisiä asioita investoinneista ja maankäytöstä päätettäessä ovat niin paikallisten kuin

matkailijoidenkin arvostamat asiat, kuten laadukas kävijäkokemus, turvallinen liikkuminen, puhdas ilma, meluttomuus ja kulttuuri- ja luonnonmaisemat.

Seurantamenetelmät luottamuksessa kulttuuriympäristöön nojaavassa matkailutyössä voivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Hankitaan kyselytietoa paikallisesti työtunteja ja ansioita koskevista odotuksista ennen määräaikaista työsopimusta ja odotusten toteutumisesta sopimuksen päätyttyä sesongeittain.
- Kootaan tilastotieto matkailualalta kertyvien palkkatulo-, yhteisövero- ja kiinteistöverotulojen määrästä kunnassa (tai kaupungissa) suhteutettuna julkisen sektorin kuluihin.
- Seurataan maankäyttöä koskevien neuvotteluihin osallistuvien sidosryhmien ja toimijaryhmien kattavuutta.

5.4 Miten vierailukestävyyden kolmiomittausmallilla voi edistää kestävä matkailua kulttuuriympäristöissä?

Edellä selostetut vierailukestävyyden kestävyysulottuvuudet voidaan visualisoida alla olevan kuvion avulla.



Kuvio 5.4. Vierailukestävyyden kolmiomittausmallin ilmiökokonaisuudet

Matkailua voidaan ajatella prismaana, joka heijastaa erilaisia kulttuurisia, ekologisia ja sosio-poliittisia todellisuuksia. Nämä nivoutuvat mm. paikallisten yhteisöjen ja alkuperäiskansojen elämään, ympäristöön, energiaratkaisuihin ja luonnonresurssien hyödyntämiseen sekä eri tasoihin hallinnan järjestelmiin (ks. esim. Hall, 2008; Nunkoo & Smith, 2015; Veijola & Strauss-Mazzullo, 2018).

Vierailukestävyyden kolmiomittausmallia voidaan hyödyntää mm. vastuullisen matkailusuunnittelun lähestymistapojen ja työkalujen täsmentämisessä. Kukin mallin yhdestä *kestävän kehityksen kannalta kriittisestä ilmiökokonaisuudesta* kolmine ajallis-paikallisine mittauspisteineen avaa keskustelun arvokeskustelulle sekä toimenpiteille, joilla tavoitellaan kestävä kehitystä kulttuuriympäristöissä.



Kuvio 5.5. MAMOMI-hankkeessa käsitteellistetty vierailukestävyys osana kestävä kehitystä

Vastuullisen matkailutoiminnan mahdollistamiseksi ja kannustamiseksi kaikilla viranomaistoimijoilla kansalliselta alue- ja paikallistasolle tulisi olla käytettävissään moninäkökulmaiset matkailun kestävä kehittämistä ja hallittua kasvua koskevat arvioinnin ja seurannan toimintamallit.

Mallin käytettävyys

Mallin lähtökohtana on sitoa yhteen kulttuurinen, ekologinen ja sosiotaloudellinen kestävyys. Matkailutoiminnan tulee olla kestävää kaikilla ulottuvuuksilla. Yhden ulottuvuuden kestävyydellä ei voi kompensoida toisen kestäättömyyttä. Kestävän kehityksen arvioinnin ja seurannan on monitoroitava kaikkia kestävyiden ulottuvuuksia tasapuolisesti.

Edellä havainnollistettua kolmiomittausmallia voi hyödyntää matkailuvaikutusten seurantaan, ohjaamiseen ja opastamiseen ja myös rinnakkain muiden matkailun vaikutusten seurantamenetelmien kanssa. Eri työkaluissa on erilaisia ominaisuuksia ja etuja erilaisia kohteita ja olosuhteita ajatellen.

Mallia on tarkoitus jalostaa pidemmälle tiedeyhteisön sisällä tieteellisissä julkaisuissa sekä jatkotutkimuksessa, johon sisältyy metodologian pohdintaa myös yhdessä erilaisen yhteiskunnallisten sidosryhmien kanssa. Tutkijat voivat tehdä omalla tiedealueellaan valistuneita tulkintoja tuloksista ja kehitellä laajapohjaisella yhteistyöllä niille kestävyiden raja-arvoja (ks. LAC-malli) tai aste-eroja. Esikartoituksina ja jatkotoimenpiteenä on tarpeellista keskustella eri kulttuuriympäristöihin kytkeytyvien sidosryhmien kanssa esimerkiksi seuraavista kysymyksistä, joiden avulla tutkimuksen interaktiivista (Douglas, 2004) ja proseduraalista (Douglas, 2004; Alexandrova, 2018) objektiivisuutta voidaan vahvistaa.

1. Mahdollistavatko esitetyt kestävä kehityksen kannalta kriittiset ilmiöt, mittauspisteet ja mittarit riittävän kokonaisvaltaisen kestävyiden osatekijöiden ennakointi- ja seurantamallin?
2. Onko kuhunkin malliin valittuun kriittiseen ilmiöön pureuduttu riittävästi?
3. Jääkö mallissa mitattavien muutosten ulkopuolelle tärkeitä muutoksia, joita voi seurata vain laadullisina muutoksina?
4. Halutaanko mallia täydentää joillakin sektoreilla, ilmiöillä, ajallis-paikallisilla mittauspisteillä tai mittareilla?

Mallinnuksen oletusarvona on kestävä kehityksen mukainen matkailutoiminta ja myönteiset kehityskulut kaikissa siihen valituissa ilmiökokonaisuuksissa ja mittauspisteissä. Sen avulla voi kuitenkin kuvata myös kielteisiä kehityskulkuja ja tuoda ne avoimen, tiedolla johdetun ja osallistavan sidosryhmäkeskustelun piiriin.

Vierailukestävyiden kolmiomittausmallilla tavoitellaan vastuullisiin prosesseihin ja kestäväan kehitykseen kannustavaa ja opastavaa matkailun hallintajärjestelmää, lainsäädäntöä ja osallistavaa paikallista matkailusuunnittelua.

Se soveltuu käytettäväksi erityisesti arvokkaissa kulttuuriympäristöissä, jotka ilmentävät kulttuurin vaihteita ja ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta, ja joissa kohtaavat paikan historia, paikallisten asukkaiden arki ja matkailutoiminta.

ARVOKKAITA RAKENNETTUJA KULTTUURIYMPÄRISTÖJÄ JA -MAISEMIA TORNIONJOKILAAKSOSSA

Harri Hautajärvi

Tornionjokilaaksossa on paljon vanhoja ja arvokkaita kulttuuriympäristöjä ja arkkitehtuuria. Toistaiseksi niitä on tutkittu vain paikoitellen ja osittain. Esimerkiksi talonpoikaista rakennusperinnettä ei ehditty tutkia ennen toista maailmansotaa, jonka aikana tuhoutui suurin osa Lapin läänin rakennuskannasta. Viime vuosina Lapin maakunnan arvokkaista kulttuuriympäristöistä, maisemista ja rakennuksista on kuitenkin tehty alueellisia inventointeja ja selvityksiä, jotka tarjoavat lähtökohtia tutkimukselle.

Vuonna 1984 julkaistiin maakunnan arvokkaiden, ennen vuotta 1945 tehtyjen rakennusten kohdeluettelo, Lapin rakennusperintö. Sen ja muutamien harvojen aihetta käsitelleiden tutkielmien ja artikkeleiden tekstejä ja tietoja sekä uusia inventointitietoja on myöhemmin kerätty valtion ympäristöhallinnon julkaisemiin Lapin kulttuuriympäristöohjelmiin. Niiden tiedot ovat kuitenkin monin osin vaillinaisia, ja sotien jälkeinen arkkitehtuuri puuttuu miltei kokonaan. Tornionjokilaakson osalta kulttuuriympäristöohjelmat ovat Torniota lukuun ottamatta vielä tekemättä.

Tornionlaakson eteläosissa on monia valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä eli RKY-kohteita, jotka sisältyvät Museoviraston vuonna 2009 tekemään listaukseen. Ympäristöministeriön 1990-luvun alussa nimeämiin kansallismaisemiin kuuluu yhtenä kohteena Aavasaksa ja Tornionjokilaakso. Ympäristöministeriö listasi samaan aikaan myös valtakunnallisesti arvokkaat maisemakokonaisuudet, ja Tornionlaakson eteläisempää osaa niistä edustavat Aavasaksa, Tornionjokilaakso Tornion kaupungin pohjoispuolelta lähelle Ylitornion kylää, Lohijärven ja Leukumanpään kulttuurimaisema Ylitorniossa, Ratasjärven kulttuurimaisemat Pellossa sekä Venejärven kylä Kolarissa. Ympäristöministeriö on tehnyt selvityksen myös Lapin luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaista kallioalueista, ja niiden joukossa on useita Tornionjokilaakson vaaroja.

Valtion ympäristö- ja rakennussuojeluhallinnon laatimat ja tilaamat inventoinnit ja kohteiden listaukset vahvistavat kuvaa siitä, että Tornionjokilaaksossa on paljon kauniita ja matkailun kannalta kiinnostavia kulttuuriympäristöjä ja -maisemia, arkkitehtuuria ja luontokohteita.



Kuva 8. Tornion kirkko ja kellotapuli rakennettiin hirrestä 1680-luvulla. Päätynä yläosassa näkyvät pyöreät ikkunat, jotka tehtiin vuonna 1695 yöauringon katselua varten, kun Ruotsin kuningas Kaarle XI oli matkustanut edellisen vuoden juhannuksena 1694 Tornioon nähdäkseen keskiyön auringon. Kuva: Wikimedia Commons.

6 Yhteenveto

Soile Veijola, Kati Kyyrö, Jukka Jokimäki, Airi Matila, Salla Jutila ja Helena Lonkila

MAMOMI-hankkeessa on vastattu tietotarpeeseen koskien matkailun vaikutusten mittaamista ja seurantaan kulttuuriympäristöissä. Hankkeessa kartoitettiin tarjolla olevia matkailun muutosvaikutusten mittareita ja seurantamenetelmiä yhteiskunta- ja luonnontieteissä sekä mallinnettiin uusi teoreettinen vierailukestävyyden kolmiomittausmalli. Mallin avulla voidaan jatkossa seurata kulttuuriympäristöjen kestävyiden kannalta keskeisiä, mutta toistaiseksi taloudellisten indikaattorien varjoon jääneitä kehittämisalueita tasapuolisesti ja systemaattisesti.

Raporttia viimeisteltäessä maailmanlaajuisesti pandemiaksi kehkeytynyt koronavirus ja sen vaarallinen muoto COVID-19 ovat muuttaneet matkailun määrää ja toimintaympäristöä merkittävästi. Raportin sisältö nojaa tilanteeseen, johon edellisen kaltaiset *force major*-tyyppiset poikkeusolosuhteet eivät vaikuta yhtä merkittävästi ja suoraan. Koronaviruksen jälkeinen matkailu luonnollisesti vaatii jatkossa sekä aiemmin tunnistettujen kestävyyskysymysten että globaalin pandemian jälkeisen tilanteen nostamien uusien haasteiden monialaista pohdintaa ja punnintaa.

MAMOMI-hankkeen loppuraportissa vastauksia pyrittiin löytämään seuraaviin kysymyksiin:

1. Millaisia kulttuurisia ja sosiaalisia vaikutuksia matkailulla on kulttuuriympäristöihin, paikallisten arkeen, kulttuuriin ja elinkeinoelämään?
2. Millaisilla menetelmillä näitä vaikutuksia ja myös matkailijoiden käyntikokemuksia voidaan arvioida ja seurata?
3. Miten menetelmiä voitaisiin kehittää ja vakiinnuttaa osaksi matkailun kehittämistä?
4. Miten matkailutulojen ohjautuminen kulttuuristen sisältöjen tuottajille vakiinnutetaan osana matkailupalveluja ja matkailuliiketoimintaa?

Esille nostetut tutkimuskysymykset ovat tärkeitä matkailun kestävä kehityksen kannalta Suomessa ja globaalisti. Tutkimuskysymykset ovat laajoja, moniulotteisia ja osin päällekkäisiä. Hankkeessa tehdyn tutkimus- ja selvitystyön perusteella voidaan tiivistetysti todeta seuraavaa.

Matkailun kulttuuriset ja sosiaaliset vaikutukset (kysymys 1) syntyvät viime kädessä paikallisista mahdollisuuksista kehittää matkailua yhteistyönä paikallisten, kansallisten ja kansainvälisten eri alojen asiantuntijoiden kesken.

Taustalla vaikuttavat globaalit haasteet – ilmastonmuutos, päästöt ja hiilijalanjälki, pandemiat ja liikamatkailun vaara – vaikuttavat luonnollisesti kulttuuriseen ja sosiaaliseen muutokseen myös matkakohteissa lukemattomin tavoin. Tässä hankkeessa keskityttiin kuitenkin paikallisen kulttuurisen, ekologisen ja sosiotaloudellisen ekosysteemin mittakaavassa tapahtuviin muutoksiin, joihin on mahdollista vaikuttaa kehittämällä niiden mittaus- ja seurantamenetelmiä.

Matkailun paikallisia kulttuurisia, sosiaalisia ja ekologisia vaikutuksia sekä niiden myötä myös matkailijoiden käyntikokemuksia on mahdollista arvioida ja seurata (kysymys 2) matkailun kokonaisvaikutusten seurantaan laaditun vierailukestävyuden kolmiomittausmallin avulla. Matkailijoiden kokemukset nivoutuvat suureen osaan malliin sisältyvistä ilmiöistä. Malli myös kannustaa ja ohjaa relevantteja paikallisia toimijoita seuraamaan sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia osana matkailun kokonaisvaikutuksia, jotka väistämättä vaikuttavat matkailijoiden kokemuksiin matkakohteesta.

Matkailun kokonaisvaltaisten vaikutusten seurantamenetelmien kehittäminen ja vakiinnuttaminen (kysymys 3) voi tapahtua vain entistäkin monialaisemmalla yhteistyöllä markkina- ja viranomaistoimijoiden sekä paikallisten asiantuntijoiden kesken. Tätä työtä varten tarvitaan myös uudenlaisia yhteistyön muotoja matkailutoimintaan ja mallin jatkojalostamiseksi käytännön työkaluksi.

Matkailuvaikutusten seurantaan on mallin perusteella syytä (kysymys 4) sisällyttää kulttuuristen sisältöjen tuottajien, kulttuuriperintöasiantuntijoiden ja matkailupalvelujen tuottajien yhteistyön vahvistamista erilaisin sopimuksin ja viranomaismenettelyin.

Kuten alaluvussa 1.2 sivulla 18 todetuissa hankkeen tutkimustehtävän rajauksissa kuvattiin, matkailijoiden ja matkailuyritysten näkökulmat sisältyvät mallin kokonaisuuteen hankkeen päähuomion ollessa kuitenkin matkakohteen kestävässä paikallisessa kehityksessä. Matkailun hiilijalanjälki ja päästövaikutukset rajautuivat jo hankekonsortion tieteellisestä kokoonpanosta johtuen mallinnuksen ulkopuolelle. Koronaviruspandemian aiheuttama poikkeustilanne raportin viimeistelyvaiheessa arvioitiin oman tutkimus- ja selvitystyönsä arvoiseksi matkailun osalta.

Hankkeen loppuraportti toimii näin ollen metodologisena avauksena ja esiselvityksenä sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä matkailun mittaamisen kehittämiseksi. Seuraavassa esitellään sen keskeiset tulokset ja johtopäätökset sekä toimenpide-ehdotukset.

6.1 Keskeiset tulokset ja johtopäätökset

Tulokset

MAMOMI-hankkeen selvitys- ja tutkimustyön keskeinen tulos on matkailun kestävä kehityksen teoreettinen *vierailukestävyyden kolmiomittausmalli* (ks. kuvio 5.4. sivulla 97), joka nojaa laajalti aiemmin tehtyyn tutkimukseen ja jäsentää kestävyttä kokonaisvaltaisesti. Malli korostaa tarvetta kehittää kulttuuriympäristöissä tapahtuvaa matkailua tulevaisuuden näkökulmasta – nykyisten ja tulevien sukupolvien tarpeita ajatellen sekä vierailukohteen arvoja kulttuuriympäristönä painottaen.

Vierailukestävyyden kolmiomittausmalli asettaa kulttuurisen kestävyden tarkastelun keskiöön ja sitoo *taloudellisen kestävyden sosiaaliseen kestävyteen*: paikallisten yhteisöjen ja asukkaiden hyvinvointiin.

Malli tarkastelee kestävyttä kulttuurisen, ekologisen ja sosiotaloudellisen ulottuvuuden kautta. Vierailukestävyyden ajatuksessa kulttuurin piirteiden monipuolisuus ja kerroksellisuus ilmenevät erilaisten kulttuuriympäristöjen ja -maisemien kautta. Kulttuurinen kestävyys ymmärretään fyysisten asioiden ohella näihin ympäristöihin nivellettyinä paikallisina käytäntöinä, taitoina, sosiaalisina suhteina ja kulttuuritoimintana.

Yhdistelmämittariston avainhaaste on herättää yhtäläistä luottamusta kulttuuriympäristöissä tapahtuvan matkailun eri toimijoissa ja luoda samalla vastavuoroisuuteen ja yhdenvertaisuuteen perustuvia foorumeita matkailun kehittämiseksi. Mallin tulee ymmärtää käsitteellisenä lähestymistapana matkailun yhteisvaikutusten tutkimiseen, mittaamiseen ja seurantaan. Kunkin kestävyysulottuvuuden kannalta merkityksellisiä ilmiökokonaisuuksia tulee mallin mukaan seurata kolmen ilmiötä monesta eri suunnasta seuraavan mitauspisteen avulla.

Matkailun yhdistelmämittareilla voi paikantaa onnistumisia ja ongelmia, seurata muutoksia, kannustaa kestävyteen ja suunnitella matkailua kestävästi tulevaisuutta varten.

Selvitys- ja tutkimustyössä nähtiin tarpeelliseksi tarkastella myös matkailun kestävyteen usein liitettyä *liikamatkailua*: matkailukohteen kanto- tai sietokyvyn ylittävää matkailua.

Matkailualueiden kantokyvyllä tarkoitetaan yleensä alueen käytön määrää, jonka alue sie-
tää ilman merkittäviä vaurioita. Liikamatkailun kulttuurisena ja sosiaalisena vaikutuksena
voidaan joissain paikoissa nähdä paikallisten yhteisöjen ja kulttuurien marginalisoitumista
sekä muitakin kielteisiä vaikutuksia haavoittuvimmissa kulttuuriympäristöissä.

Matkailun vaikutukset voivat konkretisoitua nopeastikin. Toisaalta ne esiintyvät usein
viiveellä, etenkin ympäristömuutoksiin liittyen. Ne myös heijastuvat usein pitkälle tulevai-
suuteen. Esimerkiksi vaikutukset ekologiseen ympäristöön ja paikalliseen elämään voivat
näkyä kauan. Myönteiset vaikutukset eivät aina kohdennu tasaisesti, eivätkä matkai-
lualueiden kulttuuriympäristöt niistä välttämättä hyödy, vaikka olisivat matkailun veto-
voima ja voimavara.

Kulttuuri- ja luontoympäristöjä koskevassa kulttuuritutkimuksessa ja yhteiskuntatieteissä
nähdään enenevästi alkuperäiskansojen tiedon ja alkuperäiskansatutkimuksen merkitys
matkailunkin kestäväälle kehitykselle. Paikallisten yhteisöjen myönteinen suhtautuminen
matkailuun on käymässä yhä vakiintuneemmaksi tavoitteeksi kaikessa matkailukehit-
tämisessä. Ekologisten kysymysten saadessa yhtä enemmän huomiota myös paikallisia
ekosysteemejä osataan suojella entistä monipuolisemmin. Metsätaloudessa on käytössä
toimintamalleja, joiden avulla voidaan ohjata matkailutuloja esimerkiksi metsämaiseman
kulttuuristen sisältöjen tuottajille, ja saadaan toiminta vakiintumaan matkailupalveluihin
ja matkailuliiketoimintaan. Kulttuuriympäristöjen arvojen turvaamisen tärkeyteen ollaan
havahduttu kaikilla hallinnon aloilla.

Johtopäätökset

Kansainväliset ja kansalliset strategiat, sopimukset sekä erilaiset resurssi-, säädös- ja
ohjausasiakirjat luovat vahvan perustan ja tahtotilan kestävän matkailun edistämiseksi
kulttuuriympäristöissä.

Tarjolla on erilaisia menetelmiä ja mittareita matkailun kestävyysarviointiin. Ne soveltu-
vat osittain kulttuuristen ja sosiaalisten vaikutusten arviointiin kulttuuriympäristöissä. Nii-
den hyödyntäminen on satunnaista ja saatavuus hajanaista. Menetelmien ja mittareiden
yhteiskäytölle ja niihin liittyvään ennakointi-, arviointi- ja seurantatyöhön ei ole olemassa
juurikaan vakiintuneita toimintamalleja.

Matkailun kestäväää kehittämistä kulttuuriympäristöissä ei voida erottaa yleisestä kestä-
västä kehityksestä. Kumpaakin on tutkittava ja edistettävä monialaisesti ja -tieteellisesti.
Eri viranomaisen, toimialojen, paikallisyhteisöjen ja asukkaiden välisen yhteistyön merki-
tys korostuu vastuullisessa matkailutoiminnassa.

MAMOMI-hankkeessa mallinnettu vierailukestävyiden kolmiomittausmalli tarjoaa yhden tavan seurata matkailun kulttuurisia, ekologisia ja sosiotaloudellisia yhteisvaikutuksia. Malli tulee ymmärtää käsitteellisenä ja metodologisena lähestymistapana. Se haastaa eri hallinnonaloilla ja tieteenalueilla vakiintuneen kestävyiden määritelmän, joka yleensä käsittelee kestävyiden eri ulottuvuuksia erillisinä.

Hankkeen loppuraportti toimii näin ollen metodologisena avauksena ja esiselvityksenä sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä matkailun mittaamisen kehittämiseksi.

Vierailukestävyys korostaa itse paikan kulttuuriympäristöasiantuntijoiden ja paikallisten roolia matkailutoiminnassa korostaen pitkäjänteistä kehittämistä. Vierailukestävyys ei merkitse ”museointia”. Se merkitsee kulttuuriympäristön ja paikallisen elämänmuodon omaehtoista kehittämistä.

6.2 Keskeiset toimenpide-ehdotukset

Seuraavissa Policy brief -tyyppisissä toimenpide-ehdotuksissa, jotka liittyvät hankkeen rahoittajan tutkimuskysymyksiin (ks. alaluku 1.2) on hyödynnetty vierailukestävyiden kolmiomittausmallin avulla hahmoteltuja kehittämiskohteita.

1. Matkailun vaikutuksia kulttuuriympäristöihin seurattava säännöllisesti

MAMOMI-hankkeessa luotua teoreettista mallia tulee pilotoida ja soveltaa käytännössä. Vierailukestävyiden paikalliset raja-arvot tulee määritellä laajapohjaisella yhteistyöllä, ja niiden tulee ohjata kaikkea matkailukehittämistä. Tutkimus- ja koulutusorganisaatioiden osaamista tulee hyödyntää nykyistä enemmän.

2. Matkailijoiden käyntikokemuksiin panostettava vastuullisesti ja kestävästi

Kulttuuriympäristöjen kuluminen, ruuhkaantuminen, roskaantuminen ja melu ovat esimerkkejä käyntikokemuksiin vaikuttavista tekijöistä. Vierailukestävyiden kaikki ulottuvuudet tulee huomioida monialaisen asiantuntijuuden integroimisena matkailuhankkeiden suunnitteluun, valmisteluun ja seurantaan sekä kaavoitusprosesseihin.

3. Matkailun vaikutusten kattavat arviointimenetelmät käyttöön

Kestävyiden arviointimenetelmien opastavaa roolia tulisi korostaa erilaisissa matkailuprosesseissa, mukaan lukien matkailustrategiatyö ja päätöksenteko. Keinoiksi sopivat esimerkiksi vierailukestävyiden näkökulma, avoin data, nk. kansalaistiede (*Citizen Science*),

uudet yhdistelmämittaristot ja mittarit sekä nykyteknologian tarjoamat mahdollisuudet. Kestävyyden *arviointimenetelmien käytön vakiinnuttamiseksi* tulisi luoda toimintamalleja, jotka edistävät kulttuuriympäristöihin ja kestäväan kehitykseen liittyvän monialaisen asiantuntijuuden sekä hallinto- ja tieteenalojen välisen yhteistyön hyödyntämistä ja auttavat kehittämään paikallisesti räätälöitävissä olevia mutta vertailukelpoisia arviointimenetelmiä.

4. Rahoituksen ja matkailutulojen ohjautumisen mallien kehittäminen

Kulttuuriympäristöissä tapahtuvan kestäväan matkailun kehittämistä tulee voida tukea joustavilla rahoitusinstrumenteilla ja malleilla, joilla rahoitusta ja matkailutuloja ohjautuisi nykyistä paremmin hyödyn tuottajalle eli kulttuuriympäristöjen vaalimiseen, suojeluun ja kehittämiseen.

Yhteenveto: Kaikki kulttuuriympäristöissä tapahtuva matkailutoiminta tukee moninäkökulmaisten mittarien ja seurantakeinojen avulla matkailun tasapainoista kasvua ja kestäväan kehittämistä kulttuuriympäristöjen arvon ja ajallisten kerrostumien säilymisen turvaamiseksi.

6.3 Jatkotutkimusaiheita

Jatkotutkimusta ja -selvityksiä ansaitsevat esimerkiksi seuraavat aihepiirit:

- Vierailukestävyyden kolmiomittausmallin metodologinen kehittäminen ja digitaalinen muotoilu käytännön työkaluksi vastuulliseen matkailusuunnitteluun. Tämä tapahtuu valmisteilla olevassa jatkohankkeessa MTI:n vetämänä.
- Suomalaisen matkailupolitiikan hallinta- ja metahallintajärjestelmät. Teeman tutkiminen auttaa hahmottamaan matkailupoliittisia keinoja edistää matkailun roolia kestävässä kehityksessä mahdollisimman koordinoitusti.
- Sosioekologista hyvinvointia koskeva poikkitieteellinen tutkimus. Se auttaa suunnittelemaan matkailualueita ja maankäyttöä pitkäjänteisesti ja kestävästi.
- Vastuulliseen matkailusuunnitteluun tarvittavat toimintamallit maankäytön, kaavoituksen ja rakentamissäädösten osalta kulttuuri- ja luonnonympäristöissä. Näitä on syytä tutkia ja kehittää monitieteisenä yhteistyönä mahdollisimman kestävien toimintamallien aikaansaamiseksi.
- Kestävyyden raja-arvojen monialainen määrittäminen kestäävyyden mittareille. Näitä on syytä jatkossakin tutkia ja kehittää edelleen monitieteisenä ja -alaisena yhteistyönä.

TORNIONJOKILAAKSON KULTTUURIHISTORIA HAVAINNOLLISTAA KULTTUURILÄHTÖISTÄ MATKAILUA

Harri Hautajärvi

Tornionjokilaakso on vuolaiden virtojen, vaarojen ja rannikon seutua, jossa kulttuurit ja kielet ovat kohdanneet vuosisatojen ajan, ja jossa jo keskiajalla käytiin vilkasta kauppaa. Tornionlaaksolla on pitkä ja kiehtova historia osana Ruotsin Västerbottenin maakuntaa, ja sen jälkeen kahtia jaettuna alueena, jonka elinvoimaa ja omintakeisuutta mitkään rajat eivät ole onnistuneet kahlitsemaan.

Tornionjokilaakso on Lapin nykymaakunnan ensimmäinen matkailualue. Siellä käyneet ulkomaiset matkajat tulivat tehneeksi matkailun markkinointia julkaistessaan matkakertomuksia, joiden myötä matkailijoiden määrä kasvoi entisestään. Matkakertomuksilla oli pitkäaikainen vaikutus Tornionlaakson matkakohteiden ja maisema- ja kulttuurinähtävyyksien valikoitumiseen ja suosioon, lopulta kanonisoitumiseen. Matkakohteet määrittivät toki jo alun perin myös liikenne- ja majoitusmahdollisuuksien mukaan.

Matkailutulot ohjautuivat Tornionlaaksossa 1900-luvun alkupuolelle asti pääosin paikallisille asukkaille, jotka myivät kyyti-, majoitus- ja ateriapalveluita. Vanhoista matkakertomuksista välittyy, millaisia kulttuurisia ja sosiaalisia muutoksia ulkomaisten matkailijoiden kasvava määrä sai aikaan; länsipohjalaiset näyttäisivät hyötynneen matkailusta, pitäneen matkailijoita kiinnostavina ja poimineen heiltä uusia vaikutteita, mutta kanssakäymisen suhteen vallitsi tietysti eroja eri sosiaaliluokkien välillä. Matkakertomusten pohjalta syntyy vaikutelma, että jokilaakson matkailu on ollut sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä, ja että se on piristänyt jokilaakson elämää ja taloutta.

Järjestetty matkailutoiminta alkoi Tornionjokilaaksossa varsinaisesti vasta 1800-luvun lopulla, kun Aavasaksalle saapuneiden aurinkoturistien määrä kasvoi suuremmaksi. Suomen suuriruhtinaskunta perusti Aavasaksalle matkailualueen, ja sinne tehtiin matkailua palvelevia rakennuksia ja infrastruktuuria. Myöhemmin Aavasaksan matkailua hoiti kansallinen matkailuorganisaatio, Suomen Matkailijayhdistys. Yksityinen matkailutoiminta alkoi siellä varsinaisesti vasta 1960-luvulla.

Tornionlaakson kylistä monet ovat viime vuosikymmeninä hiljentyneet ja turistivirrat ovat ohjautuneet muualle. Miksi seudun vahva ja omintakeinen talonpoikauskulttuuri ja paikallinen historia on jäänyt Lapin matkailun ja siihen liitettyjen kliseiden varjoon? Tornionjokilaaksoa ja Torniota kutsutaan nykyisin hyvin usein ”Lapiksi”, ja niitä markkinoidaan ja jopa pidetään Lappina. Ei ole enää yllättävää nähdä uusia matkailuyrityksiä ja -tuotteita, kuten ”Joulupukin pääkonttori” Torniossa ja ”Pello – Joulupukin poromaa Lapissa”. Myös Ruotsin puolelle Pajalaan on perustettu oma jouluaiheinen matkakohteensa Santa’s Winter Village.

Voisivatko myös Tornionjokilaakson oma historia ja seudun perinteinen, omaleimainen kulttuuri ja identiteetti olla kiinnostavia, ja saisiko niiden avulla houkuteltua matkailijoita? Niitä ei tunneta kovin hyvin, eikä niitä ole tuotteistettu matkailua varten. Toisaalta meänkielisen kulttuurin ja kirjallisuuden suosio on vahvistanut Tornionlaakson paikallista identiteettiä ja lisännyt seudun tunnettuutta ja epäilemättä sitä myöten myös matkailullista kiinnostavuutta.

Sekä suomalaiset että ruotsalaiset on totutettu ajattelemaan Länsipohjaa ja Tornionlaaksoa omina, rajan erottamina puolikkaina aikoinaan kahtia jaetusta yhtenäisestä kulttuuri- ja kielialueesta. Tornionlaakso kannattaisi nähdä taas yhtenä alueena, jota joki ei erota vaan yhdistää. Suomi ja Ruotsi voisivat kehittää jokilaaksosta yhteistoimin yhteistä matkailualueutta, sillä siellä on yksi maailman rauhallisimmista ja helpoiten ylitettävistä valtioiden välisistä rajoista.

Tornionlaaksoon saapui aikoinaan lukuisia ulkomaisia matkailijoita pitkien matkojen päästä, vaivoja säästämättä, ja heitä kiinnostivat luonto, maisemat ja kulttuuri. Ne voivat olla myös seudun tulevan matkailun vetovoimatekijöitä yhdessä paikallisen, kiehtovan historian, kulttuuriperinnön ja kauniiden kulttuurimaisemien ja -ympäristöjen kanssa.



Kuva 9. "Miksi Tornionlaakso houkuttelee vuodesta vuoteen yhä kasvavan määrän matkailijoita sekä kotimaan eri seuduilta että ulkomailta?" Näillä sanoilla alkaa Tornionlaakson Matkailuyhdistyksen vuonna 1934 julkaiseman matkailuesitteen selostus. Kansikuvassa Aavasaksa. Kuva: Kansalliskirjasto.

Liite

Suomea velvoittavat tärkeimmät kulttuuriympäristöä koskevat sopimukset

SOPIMUKSEN NIMI	KUVAUS
Unescon yleissopimus maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemiseksi eli maailmanperintösopimus (SopS 19/1987)	“Yleissopimuksen tavoitteena on kansojen välisen yhteistyön avulla tunnistaa ja turvata maailman keskeisten luonto- ja kulttuuriperintökohteiden arvot ja niiden säilyminen tuleville sukupolville. Sopimus velvoittaa huolehtimaan alueellaan sijaitsevan kulttuuri- ja luonnonperinnön määrittämisestä, suojelemisesta, säilyttämisestä, esittelemisestä sekä tuleville sukupolville välittämisestä”. (https://whc.unesco.org/en/conventiontext/)
Unesco aineettoman kulttuuriperinnön yleissopimus (2003, Suomi 2013)	“Yleissopimuksen tavoitteena on edistää elävän aineettoman kulttuuriperinnön vaalimista sekä lisätä tietoisuutta aineettoman kulttuuriperinnön merkityksestä. Sopimus painottaa perinteen välittämistä, kulttuurista moninaisuutta sekä ihmisten osallisuutta kulttuuriperintöön”. (https://ich.unesco.org/en/convention)
Unesco yleissopimus vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelemisesta (2001)	“Yleissopimuksen tavoitteena on vahvistaa vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelua sekä jäsenmaiden yhteistyötä sen edistämiseksi. Liiteosineen se määrittelee suojelun peruseräkkeitä sekä meriarkeologisen tutkimuksen ja dokumentoinnin sääntöjä. Yleissopimusta ei ole saatettu voimaan Suomessa”. (http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/)
Euroopan neuvoston kulttuuri- ja luonnonperintöä koskevat sopimukset (finlex.fi)	
Eurooppalainen yleissopimus arkeologisen perinnön suojelusta eli Maltaan sopimus vuodelta 1992	“Yleissopimuksen tavoitteena on suojella arkeologista kulttuuriperintöä Euroopan maiden yhteisen muistin lähteenä sekä historiallisen ja tieteellisen tutkimuksen aineistona.” (https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/rms/090000168007bd25)
Euroopan rakennustaiteellista perintöä koskeva yleissopimus eli Granadan sopimus vuodelta 1985	“Yleissopimus velvoittaa jäsenmaat aktiiviseen, tavoitteelliseen rakennusperinnön suojeluun. Suojeltavien kohteiden tunnistamiseksi ja turvaamiseksi sopijapuolet sitoutuvat niiden luettelointiin sekä tarvittaviin lakisäätöihin toimiin kohteiden turvaamiseksi”. (https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/121)
Eurooppalainen maisemayleissopimus eli Firenzen sopimus (2000, 2006)	“Yleissopimuksen tavoitteena on maiseman suojelun, hoidon ja suunnittelun edistäminen sekä eurooppalaisen yhteistyön edistäminen maisemaa koskevissa asioissa.” (https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/176)
Euroopan neuvoston puiteyleissopimus kulttuuriperinnön yhteiskunnallisesta merkityksestä, Faron sopimus (2011, 2017)	“Yleissopimus haastaa keskustelemaan kulttuuriperinnön merkityksestä sekä luopuitteet kansalais- ja yhteisöllähtöiselle kulttuuriperintöpolitiikalle. Päähuomio kohdistuu siihen, kuka voi osallistua kulttuuriperinnön määrittelyyn ja miten kulttuuriperintö voi toimia yhteisenä voimavarana.” (https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/199)



Kuva 10. Suomen turistikohdeissa myytiin 1950-luvulta lähtien matkamuistoiksi värikkäitä viirejä. Aavasaksan viiriä kuvittaa tuttu symboliikka kansallisromantiikan hengessä: vaaramaisema ja jokeen heijastuva keskiyön aurinko. Kuva: Huuto.net.

Lähteet

Yhteiskuntatieteet

- Alexandrova, A. (2018). Can the science of well-being be objective? *The British Journal for the Philosophy of Science* 69, 421–445.
- Antikainen, J., Auri, E., Lahti, K., Levä, K., Mattinen, M. & Vanhatalo, R. (2018). *Kulttuuriympäristöstä elinvoimaa ja hyvinvointia maakuntiin*. Helsinki: Ympäristöministeriö. Haettu 30.11.2019 osoitteesta <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/160827>
- Baggio, R. (2018). Measuring Tourism: Methods, Indicators and Needs. Teoksessa C. Cooper & E. Fayos-Solà (toim.), *The Future of Tourism: Innovation and Sustainability* (s. 255–269). Heidelberg: Springer.
- Baldwin, A., Fröhlich, C. & Rothe, d. (2019). From climate migration to anthropocene mobilities: shifting the debate. *Mobilities*, 14(3), 289–297.
- Birtchnell, T. & Büscher, M. (2011). Stranded: An Eruption of Disruption. *Mobilities*, 6:1, 1–9. <https://doi.org/10.1080/17450101.2011.532648>
- Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M. & Cànoves, G. (2018). Barcelona, Housing Rent Bubble in a Tourist City. Social Responses and Local Policies. *Sustainability*, 10 (6), 1–18. <https://doi.org/10.3390/su10062043>
- Bramwell, B., Lane, B., McCabe, S., Mosedale, J. & Scarles, C. (2008). Research perspectives on responsible tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 16 (3), 253–257. doi:10.1080/09669580802208201
- Bohn, D. (2019). *Evaluation in tourism planning: An examination of Finland's national, regional and local tourism strategies*. Pro gradu –tutkielma, Lapin yliopisto, Matkailututkimus. Haettu 10.2.2020 osoitteesta <https://lauda.ulapland.fi/handle/10024/63669>
- Butler, R. W. (1999). Sustainable tourism: A state-of-the-art review. *Tourism geographies*, 1(1), 7–25. Haettu 27.11.2019 osoitteesta <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14616689908721291?needAccess=true>
- Butler, R. (2018). Challenges and Opportunities. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 10 (6), 635–641. <https://doi.org/10.1108/WHATT-07-2018-0042>
- Dessein, J. & Soini, K. & Fairclough, G. & Horlings, L. (toim.) (2015). *Culture in, for and as Sustainable Development. Conclusions from the COST Action IS1007 Investigating Cultural Sustainability*. Jyväskylän yliopisto.
- Dicks, B. (2003) *Culture On Display: The Production of Contemporary Visitability*. Glasgow: McGraw-Hill Education.
- Douglas, H. (2004) The Irreducible Complexity of Objectivity. *Synthese* 138, 453–473.
- Dredge, D. (2016). Are DMOs on a path to redundancy? *Tourism Recreation Research*, 41 (3), 348–353.
- Espeland, W. N. & Sauder, M. (2007). Rankings and Reactivity. *American Journal of Sociology*, 113 (1), 1–40.
- Espeland, W. N. & Sauder, M. (2016). *Engines of Anxiety. Academic Rankings, Reputation, and Accountability*. New York: Sage.
- French, D. P. & Sutton, S. (2010). Reactivity of Measurement in Health Psychology: How Much of a Problem Is It? What Can Be Done About It? *British Journal of Health Psychology*, 15, 453–468.
- García-Rosell, J.-C. (2017). Vastuullinen matkailu. Teoksessa J. Edelheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s. 229–234). Rovaniemi: Lapland University Press.
- Goodwin, H. (2011). *Taking responsibility for tourism*. Oxford: Goodfellow Publishing.
- Grey, S. & Kuokkanen, R. (2019) Indigenous governance of cultural heritage: searching for alternatives to co-management. *International Journal of Heritage Studies*. <https://doi.org/10.1080/13527258.2019.1703202>
- Edwards, P. & Nunkoo, R. (2015) The need for and crisis of trust in tourism planning and development. Teoksessa R. Nunkoo & S. L. J. Smith (toim.), *Trust, Tourism Development and Planning* (s. 11–25). London & New York: Routledge.
- Hall, C. M. (2008). *Tourism Planning: Policies, Processes and Relationships*. Edinburgh: Pearson Education.
- Hanka, H., Lonkila, H., & Koskimaa, R. (2013). Digital Humanities in the Cultural Environment. Teoksessa *Cultural Research in the Context of "Digital Humanities"* (s. 106–108). Sankt Peterburg: Asterion. Haettu 7.10.2019 osoitteesta <http://cultresearch.ru/wp-content/uploads/2017/05/digital-humanities.pdf>
- Honkanen, A. (2017). Matkailun tilastointi Suomessa. Teoksessa H. Ilola, P. Satokangas & M. Tapaninen (toim.), *Tilastoja tutkimassa – Lukuja Lapin matkailusta. Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin julkaisuja* (s. 9–13). Rovaniemi: Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti.
- Hovi, T. (2017) Kulttuurimatkailu. Teoksessa J. Edelheim & H. Ilola (toim.), *Matkailun avainkäsitteet* (s. 64–69). Rovaniemi: Lapland University Press.

- Hovila, I. & Malo, J. (2019). Epätyypillinen vuokraustoiminta rakentamisen ja asumisen käyttötarkoituussääntelyssä. Teoksessa J. Päläs & K. Määttä (toim.) *Jakamistalousjuridiikan käsikirja* (s. 409–440). Helsinki: Alma Talent.
- Isomäki, R. (2019). *Miten Suomi pysäyttää ilmastonmuutoksen*. Riika: Intokustannus.
- Jamal, T. & Budke, C. (2020). Tourism in a world with pandemics: local-global responsibility and action. *Journal of Tourism Futures*, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/JTF-02-2020-0014>
- Jokimäki, J. & Kaisanlahti-Jokimäki, M.-L. (2007). Indikaattoreiden valintaprosessi. Teoksessa J. Jokimäki & M.-L. Kaisanlahti-Jokimäki (toim.), *Matkailualueiden kestävyden indikaattorit* (s. 22–23). Arktisen keskuksen tiedotteita 52.
- Jokinen, A., Viljanen, V. ja Willman, K. (2011). Kaupunkiluonto käsin tehtynä. Pispalan ryytimää ja tiheän paikan synty. *Alue ja ympäristö*, 40 (2), 35–48.
- Jokiranta, A., Juntti, P., Ruohonen, A. & Ränkä, J. (2019). *Metsä meidän jälkeemme*. Helsinki: Like.
- Kaidesoja, T. (2019). Mittarien reaktiivisuus ja objektiivisuus yliopistojen yhteismitallistamisessa. *Tiedepoliitikka* 2, 7–18.
- Kaján, E., & Saarinen, J. (2013). Tourism, climate change and adaptation: A review. *Current Issues in Tourism*, 16(2), 167–195.
- Kauppinen, J. (2019). *Monimuotoisuus*. Livonia Print, Latvia: Kustannusosakeyhtiö Siltala.
- Koens, K., Postma, A. & Papp, B. (2018). Is Overtourism Overused? Understanding the Impact of Tourism in a City Context. *Sustainability*, 10 (12), 1–15. <https://doi.org/10.3390/su10124384>
- Kristjansdottir, K. R., Olafsdottir, R., & Ragnarsdottir, K. V. (2018). Reviewing integrated sustainability indicators for tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 26 (4), 583–599. <http://dx.doi.org/10.1080/09669582.2017.1364741>
- Kugapi, O. & de Bernardi, C. (2017). Alkuperäiskansamatkailu. Teoksessa J. Edelman & H. Ilola (toim.), *Matkailun avainkäsitteet* (s. 70–75). Rovaniemi: Lapland University Press.
- Kähkönen, S. & Lähdesmäki, T. (2019). Broadening the Scope of Heritage: The Concept of Cultural Environment and Scalar Relations in Finnish Cultural Environment Policy. Teoksessa T. Lähdesmäki & Y. Zhu (toim.), *Politics of scale: New Directions in Critical Heritage Studies* (s. 95–109). New York: Berghahn.
- Kyyrö, K. (2019). *Matkailun kasvusta liikamatkailuun? Matkailun kasvun diskursiivinen rakentuminen media-aineistossa*. Pro gradu –tutkielma. Lapin yliopisto, Matkailututkimus. Haettu 27.8.2019 osoitteesta <https://lauda.ulapland.fi/handle/10024/63853>
- Laaninen, E. & Linte, J. (2019). *Kestävän matkailun kehitys Fiskarsin Ruukissa*. Opinnäytetyö, Haaga-Helian ammattikorkeakoulu, Matkailun liikkeenjohto. Haettu 9.2.2020 osoitteesta <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/163614/Kesta%CC%88va%CC%88n%20matkailun%20kehitys%20Fiskarsin%20Ruukissa.pdf?sequence=2>
- Leslie, D. (toim.) (2012). *Responsible tourism: Concepts, theory and practice*. Wallingford: CABI.
- Lonkila, H. & Hanka, H. (2020). The Negotiated Cultural Environment. *Proceedings of Latvian Academy of Sciences, Section A: Human and Social Sciences* (painossa)
- Mair, H. (2015). Trust and Participatory Planning. Teoksessa R. Nunkoo & S. Smith (toim.), *Trust, Tourism Development and Planning* (s. 46–63). London & New York: Routledge.
- Nunkoo, R. & Smith, S. L. J. (toim.) (2015). *Trust, Tourism Development and Planning*. London & New York: Routledge.
- Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B. & Postma, A. (2018). *Overtourism: impact and possible policy responses*. Research for TRAN Committee European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels. Haettu 3.3.2019 osoitteesta [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL_STU\(2018\)629184](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL_STU(2018)629184)
- Perhoniemi, T. (2014). *Mitan muunnelmat. Miten määritämme maailmaa, ihmistä ja tietoa*. Tampere: Vastapaino.
- Pettersson, S. & Suopajarvi, L. (2018) Sosiaalinen toimilupa kaivos-, metsä- ja matkailualalla. Toimialojen paikallinen hyväksyttävyyys Lapissa. Busk-hanke. Rovaniemi: Lapin yliopisto.
- Porsanger, J. & Virtanen, P. K. (2019). Introduction – a holistic approach to Indigenous people's rights to cultural heritage. *AlterNative*, 15 (4), 289–298.
- Päläs, J. (2020). *Vertaismajoitustoiminnan säädösympäristö. Vertaismajoitusta ja lyhytaikaista vuokrausta koskeva keskeinen sääntely*. Vertaismajoitus, haasteet ja mahdollisuudet majoitustoiminnassa -hanke. Rovaniemi: MTI:n julkaisuja.
- Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33, 1121–1140.
- Saarinen, J. (2013). Critical Sustainability: Setting the Limits Growth and Responsibility in Tourism. *Sustainability*, 6 (1), 1–17. DOI: 10.3390/su6010001
- Saarinen, J. & Gill, A. M. (2018). *Resilient Destinations and Tourism: Governance Strategies in the Transition towards Sustainability in Tourism*. London: Routledge.
- Saleh, A. S., Verma, R., & Ihalanayake, R. (2011). Do external shocks have a permanent or a transitory effect on Thailand's tourism industry? *Tourism Analysis*, 16(4), 483–491.

- Satokangas, P. (2017). Matkailun aluetalousvaikutukset. Teoksessa J. Edelheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s. 109–114). Rovaniemi: Lapland University Press.
- Satokangas, P. & Vehkaperä, M. (2013). Matkailun talousvaikutukset. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailututkimuksen lukukirja* (s. 73–86). Rovaniemi: Lapland University Press.
- Satokangas, P. & Vieru, M. (2018). Vedenkulutusaineiston hyödyntäminen matkailijamäärien arvioinnissa. *Matkailututkimus*, 14(1), 60–62. Haettu 2.3.2020 osoitteesta <https://journal.fi/matkailututkimus/article/view/71027>
- Seraphin, H., Sheeran, P. & Pilato, M. (2018). Over-tourism and the fall of Venice as a destination. *Journal of Destination Marketing & Management* 9, 374–376. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.01.011>
- Soini, K. & Birkeland, I. (2014). Exploring the scientific discourse on cultural sustainability. *Geoforum* 51, 213–223.
- Sharples, R. (2000). Tourism and sustainable development: Exploring the theoretical divide. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(1), 1–19. Haettu 27.11.2019 osoitteesta https://www.researchgate.net/publication/249023970_Tourism_and_Sustainable_Development_Exploring_the_Theoretical_Divide
- Sipilä, P., Matikka, H. & Wirrankoski, R. (2019). *Kelluva kulttuuriperintö – Suomen historialliset laivat*. Suomen laivahistoriallinen yhdistys & Museovirasto.
- Stiglitz, J.E., Sen, A. & Fitoussi, J.-P. (2010). *Mis-measuring our lives*. New York: The New Press.
- Stiglitz, J. E., Fitoussi, J.-P., Durand, M. (2019). *Measuring What Counts: The Global Movement for Well-Being*. New York: The New Press.
- Swarbrooke, J. (1999). *Sustainable Tourism Management*. Wallingford: CAB International.
- Säynäjäkangas, J. (2019). Nähdä metsä puilta. Yhteismitallisuus ympäristökysymyksenä. *Tiede & Edistys* 2/2019, 87–119.
- Taiminen, S. (2018). *The negative impacts of overtourism on tourism destination from environmental and socio-cultural perspectives*. Opinnäytetyö, Arcada, International business. Haettu 9.2.2020 osoitteesta https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/158561/Thesis_SaaraTaiminen.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Tamminen, E. (2019). *Porvoon vanhan kaupungin liikaturismi*. Opinnäytetyö, Haaga-Helina ammattikorkeakoulu, Matkailun koulutusohjelma. Haettu 9.2.2020 osoitteesta https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/264069/ONT_TamminenElisa%20%20%20%283%29.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Terrall, M. (2002/2015). *Maupertuis. Maapallon muodon mittaaja*. [Alkuperäisteos *The Man Who Flattened the Earth. Maupertuis and the Sciences in the Enlightenment*. Chicago University Press] Suom. Osmo Pekonen. Tornio: Väylä.
- Tervo-Kankare, K. (2017). Kestävä matkailu. Teoksessa J. Edelheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s. 235–240). Rovaniemi: Lapland University Press.
- Trifanova, M. (2019). *The challenge of overtourism in Lapland*. Opinnäytetyö, Lapin ammattikorkeakoulu, Hospitality management. Haettu 9.2.2020 osoitteesta <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/165908/Margarita%20Trifanova%27s%20Thesis.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Valkonen, J., Pyyhtinen, O., Lehtonen, T.-K., Kinnunen, V. & Huilaja, H. (2019). *Tervetuloa jäteyhteiskuntaan. Aineellisen ylijäämän kanssa eläminen*. Tampere: Vastapaino.
- Veijola, S., Ilola, H. & Edelheim, J. (2013). Johdanto matkailun tutkimukseen. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailututkimuksen lukukirja* (s. 16–29). Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.
- Veijola, S. & Falin, P. (2016, onlineFirst 2014). Mobile Neighboring. *Mobilities* 11.3. July 2016. 382–399.
- Veijola, S. & Jokinen, E. (2018). Coding Gender in Academic Capitalism. *Ephemera: Theory and Politics in Organization*, 18 (3), 527–549.
- Veijola, S. & Strauss-Mazzullo, H. (2018). Tourism in the Crossroads of Contesting Paradigms of Arctic Development. Teoksessa M. Finger & L. Heininen, *Global Arctic Handbook* (s. 63–81). Springer International Publishing A. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-91995-9>
- Veijola, S. & Säynäjäkangas, J. (2018). *Matkasanakirja hiljaisuuteen*. Helsinki: ntamo
- Viken, A. & Müller, D. K. (toim.) (2017). *Tourism and Indigeneity in the Arctic*. Series: Tourism and Cultural Change. Bristol: Channel View Publications.
- Virtanen, P. K. (2019). Ancestors' times and protection of Amazonian Indigenous biocultural heritage. *AlterNative* 15 (4), 330–339.

Luonnontieteet

Ekologia

- Becken, S. (2013). A review of tourism and climate change as an evolving knowledge domain. *Tourism Management Perspectives*, 6, 53–62.
- Blumstein, D.T., Geffroy, N., Samia D.S. & Bessa, E. (2017). *Ecotourism's promise and peril*. Cham: Springer.
- Buckley, R. (toim.) (2004a). *Environmental impacts of ecotourism*. Oxfordshire: CABI publishing.
- Buckley, R. (2004b). Impacts of ecotourism on terrestrial wildlife. Teoksessa R. Buckley (toim.) *Environmental impacts of ecotourism* (s. 211–228). Oxfordshire: CABI publishing.
- Erkkonen, J., & Itkonen, P. J. (2006). Monitoring Sustainable Nature Tourism in Practice—Experiences From Pyhä-Luosto National Park, Finland. Teoksessa D. Siegrist, C. Clivaz, M. Hunziker & S. Iten (toim.), *Exploring the Nature of Management. Proceedings of the Third International Conference on Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational and Protected Areas* (s. 56–57). University of Applied Sciences Rapperswil, Switzerland, 13-17 September 2006 Rapperswil.
- European Environment Agency (2015). Indicators. Haettu 24.4.2019 osoitteesta <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/about>
- Forbes, B., C., Monz, C., A. & Tolvanen, A. (2004). Ecological impacts of tourism in terrestrial polar ecosystems. Teoksessa R. Buckley (toim.), *Environmental impacts of ecotourism* (s. 155–170). Oxfordshire: CABI publishing.
- Hanski, I., Lindström, J., Niemelä, J., Pietiläinen, H., & Ranta, E. (1998). *Ekologia*. Porvoo: WSOY.
- Hemmi, J. (2005). *Matkailu, ympäristö, luonto. Osa 1*. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Hidantpää, J. & Peltola, T. (2011). Ekosysteemipalvelut tuottavat hyvinvointia. Teoksessa J. Niemelä, E. Furman, A. Halkka, E. L. Hallanaro & S. Sorvari (toim.), *Ihminen ja ympäristö* (s. 100–111). Tampere: Gaudeamus.
- Huusko, H., Kauppinen, T., Tölli, E. & Tormilainen, H. (2006). Levin, Oloksen ja Ylläsen matkailukeskusten äänimaisemakartoitukset. *Rovaniemen ammattikorkeakoulun julkaisusarja C 11*. Rovaniemi.
- Häkkinen, T., Rauhala, K. & Huovila, P. (2006.) *Rakennetun ympäristön kestävän kehityksen kriteerit ja indikaattorit*. VTT Tiedotteita 2325. Espoo: VTT.
- Jauhainen, T., Vuorinen, H.S., Heininen-Guzejev, M. & Paikkala, S.L. (2007). Ympäristömelun vaikutukset. *Suomen ympäristö 3/2007*. Edita Prisma Oy, Helsinki. 79 s.
- Jokimäki, J. & Kaisanlahti-Jokimäki, M.-L. (toim.) (2007a). *Matkailualueiden kestävyiden indikaattorit*. Arktisen keskuksen tiedotteita, 52.
- Jokimäki, J. & Kaisanlahti-Jokimäki, M.-L. (2007b). Matkailukeskusten vaikutusten ekologiset indikaattorit. Teoksessa J. Jokimäki & M.-L. Kaisanlahti-Jokimäki (toim.), *Matkailualueiden kestävyiden indikaattorit* (s. 41–48). Arktisen keskuksen tiedotteita 52.
- Jokimäki, J., Kaisanlahti-Jokimäki, M.-L., Huhta, E. & Siikamäki, P. (2007). *Bird species as indicators of environmental changes at tourist destinations*. Arctic Centre Reports 50, 13–22.
- Juntunen, P. (2008). *Lapin perinnebiotooppien hoito-ohjelma*. Lapin ympäristökeskuksen raportteja 2. Yliopistopaino, Helsinki.
- Jørgensen, S. E., Xu, L., & Costanza, R. (Eds.). (2016). *Handbook of ecological indicators for assessment of ecosystem health*. CRC press.
- Kellomäki, S. (1977). Deterioration of forest ground cover during trampling. *Silva Fennica* 11, 153–161.
- Kight, C. R., & Swaddle, J. P. (2011). How and why environmental noise impacts animals: an integrative, mechanistic review. *Ecology letters*, 14(10), 1052–1061.
- Kurvinen, L., Arnkil, A., Ekebom, J., Björkman, U., Sahla, M., & Ivkovic, D. (2017). *Meri- ja rannikon luonnonsuojelu-alueiden tietotarpeet – MeriHOTT-hankkeen loppuraportti*. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja, Sarja A225. Haettu 31.3.2020 osoitteesta <https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Asarja/a225.pdf>
- Laine, K., Pihlajaniemi, H., Kananen, S., Siuruainen, M., Hämäläinen, A., Kauppila, T., & Sirkka-Liisa, P. (2007). *Pohjoisen matkailuympäristön kestävät kasvit*. Kalevaprint Oy, Oulu.
- Lehtomaa, L., Ahonen, I., Hakamäki, H., Häggblom, M., Jutila, H., Järvinen, C., Kemppainen, R., Kondelin, H., Laitinen, T., Lipponen, M., Mussaari, M., Pessa, J., Raatikainen, K. J., Raatikainen, K., Tuominen, S., Vainio, M., Vieno, M., Vuomajoki, M. (2018a). Perinnebiotoopit. Julk.: Kontula, T. & Raunio, A. (toim.). Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018. Luontotyyppien punainen kirja – Osa 1: Tulokset ja arvioinnin perusteet. Suomen ympäristökeskus & ympäristöministeriö, Helsinki. Suomen ympäristö 5/2018. s. 225–254.
- Lehtomaa, L., Ahonen, I., Hakamäki, H., Häggblom, M., Jantunen, J., Jutila, H., Järvinen, C., Kemppainen, R., Kondelin, H., Laitinen, T., Lipponen, M., Mussaari, M., Pessa, J., Raatikainen, K. J., Raatikainen, K., Tuominen, S., Vainio, M., Vieno, M., Vuomajoki, M. (2018b). Perinnebiotoopit. Julk.: Kontula, T. & Raunio, A. (toim.). Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018. Luontotyyppien punainen kirja – Osa 2: luontotyyppien kuvaukset. Suomen ympäristökeskus & ympäristöministeriö, Helsinki. Suomen ympäristö 5/2018. s. 660–757.
- Lenzen, M., Sun, Y. Y., Faturay, F., Ting, Y. P., Geschke, A., & Malik, A. (2018). The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change*, 8(6), 522–528.

- Liddle, M. (1997). *Recreation ecology: the ecological impact of outdoor recreation and ecotourism*. Chapman & Hall Ltd.
- Lyytimäki, J. (2013). Nature's nocturnal services: Light pollution as a non-recognised challenge for ecosystem services research and management. *Ecosystems Services* 3, 44–48.
- McCool, S.F. (2013). Limits of Acceptable Change and Tourism. Teoksessa A. Holden, & D. A. Fennel (toim.), *Routledge Handbook of Tourism and the Environment* (s. 285–298). London & New York: Routledge.
- McKenzie, D. H., Hyatt, D. E., & McDonald, V. J. (2012). *Ecological indicators* (Vols. 1,2). Springer.
- Mononen, L., Auvinen, A. P., Ahokumpu, A. L., Rönkä, M., Aarras, N., Tolvanen, H., ... & Vihervaara, P. (2016). National ecosystem service indicators: measures of social–ecological sustainability. *Ecological Indicators*, 61, 27–37.
- Niemi, G. J., & McDonald, M. E. (2004). Application of ecological indicators. *Annu. Rev. Ecol. Evol. Syst.*, 35, 89–111.
- Nurmi, S. (2016). Mitä sopeutuminen ympäristömuutokseen vaatii? Haettu 6.2.2020 osoitteesta <https://www.sitra.fi/artikkelit/mita-sopeutuminen-ymparistomuutoksiin-vaatii/>
- Poutanen, V. & Tormilainen, H. (2003). *Metsän hiljainen humina. Äänimaisen luokittelu vapaa-ajan luonnonympäristössä*. Rovaniemen ammattikorkeakoulun julkaisusarja B.
- Pykälä, J. & Alanen, A. (2004). Perinnebiotoopit ja niiden väheneminen. Teoksessa J. Tiainen, M. Kuussaari, I. P. Laurila & T. Toivonen (toim.) *Elämää pellossa. Suomen maatalousympäristön monimuotoisuus* (s. 192–203). Helsinki: Edita.
- Pykälä, J., Pöyry, J., Kuussaari, M. & Heikkinen, R. (2004). Perinnebiotooppien kasvi- ja eläinlajisto. Teoksessa J. Tiainen, M. Kuussaari, I. P. Laurila & T. Toivonen (toim.) *Elämää pellossa. Suomen maatalousympäristön monimuotoisuus* (s. 204–219). Helsinki: Edita.
- Radle, A. L. (2007). The effect of noise on wildlife: a literature review. In *World Forum for Acoustic Ecology Online Reader* (pp. 1–16).
- Rüdisser, J., Tasser, E., & Tappeiner, U. (2012). Distance to nature—a new biodiversity relevant environmental indicator set at the landscape level. *Ecological Indicators*, 15(1), 208–216.
- Sarala, P., Lehtinen, K. & Väisänen, U. (2007). Geologiset indikaattorit. Teoksessa Jokimäki, J. & Kaisanlahti-Jokimäki, M.-L. (toim.) *Matkailualueiden kestävyiden indikaattorit*. Arktisen keskuksen tiedotteita 52, 32–40.
- Sulkava, P. & Norokorpi, Y. (2007). Luontomatkailun ja alueiden virkistyskäytön vaikutusten indikaattorit ja seuranta suojelualueilla. Teoksessa J. Jokimäki & M.-L. Kaisanlahti-Jokimäki (toim.), *Matkailualueiden kestävyiden indikaattorit* (s. 49–58). Arktisen keskuksen tiedotteita 52.
- Sun, Y. Y. (2016). Decomposition of tourism greenhouse gas emissions: Revealing the dynamics between tourism economic growth, technological efficiency, and carbon emissions. *Tourism Management*, 55, 326–336.
- Tirri, R., Lehtonen, J., Lemmetyinen, R., Pihakaski, S. & Portin, P. (1993). *Biologian sanakirja*. Helsinki: Otava.
- Tolvanen, A. & Kangas, K. (2016). Tourism, biodiversity and protected areas –Review from northern Fennoscandia. *Journal of environmental management* 169, 58–66.
- Tolvanen, A., Forbes, B. & Norokorpi, Y. (2005). Recreation at tree line and interactions with other land-use activities. Teoksessa F.E. Wielgolaski (toim.), *Plant ecology, herbivory, and human impact in Nordic mountain birch forests* (s. 203–217). Springer.
- Tolvanen, A., Forbes, B.C., Rytönen, K.E. & Laine, K. (2001). Regeneration of dominant plants after short-term pedestrian trampling in subarctic plant communities. Teoksessa F. E. Wiegolaski (toim.), *Nordic mountain birch ecosystems* (s. 359–368). New York: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.
- Trast, P. (2001). Leiripaikkojen kunto- ja laatuluokitus Pallas-Ounastunturin kansallispuistossa. Opinnäytetyö, Rovaniemen ammattikorkeakoulu, Metsätalouden koulutusohjelma.
- Uusitalo, M. (2007). Maisemaindikaattorit. Teoksessa J. Jokimäki & M.-L. Kaisanlahti-Jokimäki (toim.), *Matkailualueiden kestävyiden indikaattorit* (s. 24–31). Arktisen keskuksen tiedotteita 52.

Metsätieteet

- FSC Finland ry. Haettu 17.2.2020 osoitteesta <https://fi.fsc.org/fi-fi>
- Metsähallitus (2019a). *Kestävä matkailu suojelualueilla -- Opas matkailuyritykselle*. Haettu 9.1.2020 osoitteesta <https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Muut/kestavamatkailu.pdf>
- Huhtala, M., Hytönen, M., Sievänen, T. & Wallenius, P. (2007). *Metsäsektorin sosiaalisen kestävyiden mittarit – taustaselvitys*. Metlan työraportteja / Working Papers of the Finnish Forest Research Institute 44. Haettu 10.2.2020 osoitteesta <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2007/mwp044.htm>
- Jurola, M. & Karppinen, H. (2003). Sosiaalinen kestävyys ja metsien käyttö. *Metsätieteen aikakauskirja* 2/2003, 129–142.
- Kaila, S., Strandström, M., Heinonen, P., Lehesvirta, T., Raivio, S., Rautolahti, T. & Ågren, P. (2005). Kestävän kehityksen käsite metsän hoidossa ja käytössä. *Metsätieteen aikakauskirja* 3/2005.
- Kusmin, J. (2018). *Some cultural heritage Geographic Information System (GIS) databases in Estonia*. Haettu 7.1.2020 osoitteesta <http://network.icom.museum/cidoc/blog/juergen-kusmin/>

- Lahti, E., Matila, A., Koistinen, A., Kniivilä, M., Haltia, E. & Lilja-Rothsten, S. (2016). Miten sovin metsäympäristön hyödyntämisestä? Työkaluja sopimiseen, ideoita tekemiseen. Haettu 2.3.2020 osoitteesta <https://tapio.fi/wp-content/uploads/2019/10/Tapio-ekosysteemipalvelut-opas-final-10.5.2017.pdf>
- Laine, J. (2017). Metsästä yhteiskuntaan – Metsäntutkimuslaitos 1917–2012. Luonnonvarakeskus. Metsäkus-tannus Oy.
- Lahdensaari-Nätt, L., Elstob, T. & Matila, A. (2011). *Kulttuuriperintöä Mäntsälän metsistä*. TTS:n julkaisuja 412.
- Maa- ja metsätalousministeriö (2000). Suomen metsätalouden tila 2000. Kestävän metsätalouden kriteerit ja indikaattorit. Kestävän metsätalouden kriteerien ja indikaattorien edelleen kehittämistä ohjaavan työryh-män loppuraportti. MMM:n julkaisuja 5/2000.
- PEFC ry (2014). PEFC-metsäsertifioinnin kriteerit. Haettu 10.2.2020 osoitteesta http://pefc.fi/wp-content/up-loads/2016/09/PEFC_FL_1002_2014_Metsäsertifioinnin_kriteerit_20141027.pdf
- Sievänen, T. (toim.). (2010). Luontomatkailun, luonnontuotealan, virkistyskäytön ja metsäkultuurin seuranta-mittarit. Metlan työraportteja / Working Papers of the Finnish Forest Research Institute 152. ISBN ISBN 978-951-40-2227-2 (PDF). Haettu 2.3.2020 osoitteesta <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2010/mwp152.htm>
- Saari, J. & Järvelin, J. (toim.) (1996). Luonto virkistys- ja matkailuympäristönä. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 619.
- Suomen metsäkeskus (ei vl.) Yksityismetsien luonnonhoito. Haettu 7.1.2020 osoitteesta <https://www.metsa-keskus.fi/yksityismetsien-luonnonhoito>
- Tyrväinen, L., Sievänen, T., Konu, H., Aapala, K., Ojala, O., Pellikka, J., Reinikainen, M., Lehtoranta, V., Pesonen, J. & Tuohimäki, A. (2018). Uudet keinot metsä- ja vesialueiden kestävän virkistys- ja matkailukäytön kehit-tämiseksi ja turvaamiseksi –Loppuraportti. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 88/2017.

Strategialähteet

- Kauppa- ja teollisuusministeriö (2006). Suomen matkailustrategia vuoteen 2020. KTM/Julkaisuja 21/2006.
- Kestävän kehityksen toimikunta (2016). *Suomi jonka haluamme 2050 – Kestävän kehityksen yhteiskuntasitoutus*. Haettu 24.10.2019 osoitteesta <https://kestavakehitys.fi/documents/2167391/2186383/FINAL+-Kest%C3%A4v%C3%A4n+kehityksen+yhteiskuntasitoutus+20+4+2016.pdf/d2d827e7-033a-4d2b-9239-aed6605a12c4/FINAL+Kest%C3%A4v%C3%A4n+kehityksen+yhteiskuntasitoutus+20+4+2016.pdf.pdf>
- Maa- ja metsätalousministeriö (2019). *Päivitetty kansallinen metsästrategia 2025*. Haettu 7.1.2020 osoit-teesta https://mmm.fi/documents/1410837/2000444/Kansallinen-mets%C3%A4strategia_esite.pdf/a90e414d-8ce3-e6f9-4457-d3c423bafa8a/Kansallinen-mets%C3%A4strategia_esite.pdf
- Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti (ei vl.) Strategia 2013–2016. Haettu 7.2.2020 osoitteesta <https://matkailu.luc.fi/Suomeksi/Esittely/Strategia>
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (2013). *Matkailu ja kulttuurin syke – Kulttuurin matkailullinen tuotteistaminen -toimintaohjelman 2009–2013 loppuraportti*. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2013:6. Haettu 29.2.2020 osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-263-203-6>
- Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö (2014). *Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020*. Haettu 24.10.2019 osoitteesta https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/43197/Kulttuuriymp%C3%A4ris-t%C3%B6strategia_2014.pdf?sequence=1
- Opetus- ja kulttuuriministeriö & Ympäristöministeriö (2015). *Kulttuuriympäristö yhteisenä voimavarana. Kulttuuriympäristöstrategian toimeenpanosuunnitelma 2014–2020*. Haettu 30.11.2019 osoitteesta <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/155049/kulttuuriymparisto%20yhteisena%20voimavarana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (2015). *Yhteinen perintömme – Vårt gemensamma arv*
- Kansallinen maailmanperintöstrategia – Nationell världsarvsstrategi 2015–2025*.
- Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2015:14. Haettu 10.3.2020 osoitteesta <https://minedu.fi/docu-ments/1410845/4072878/Kansallinen+maailmanperint%C3%B6strategia%2C+Nationell+v%C3%A4rldsarvsstrategi+2015-2025.pdf/47a34767-5a32-449a-aab4-278612f33d24/Kansallinen+maailmanperin-t%C3%B6strategia%2C+Nationell+v%C3%A4rldsarvsstrategi+2015-2025.pdf>
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (2017). *Opetus- ja kulttuuriministeriön kulttuuripolitiikan strategia 2025*. Ope-tus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2017:20. Haettu 10.3.2020 osoitteesta <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79811/okm20.pdf>
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (2018). *Mahdollisuuksien museo – Opetus- ja kulttuuriministeriön museopoliit-tinen ohjelma 2030*. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2018:11. Haettu 10.3.2020 osoitteesta http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160600/OKM_11_2018.pdf?sequence=4&isAllowed=y

- Työ- ja elinkeinoministeriö (2019). *Yhdessä enemmän – kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun: Suomen matkailustrategia 2019–2028 ja toimenpiteet 2019–2023*. Haettu 28.11.2019 osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-472-3>
- Valtioneuvosto (2019). *Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019: Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta*. Haettu 7.2.2020 osoitteesta <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161931>
- YK (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Haettu 24.10.2019 osoitteesta <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>

Muut lähteet

- Euroopan komissio (2003). *A Manual for Evaluating the Quality Performance of Tourist Destinations and Services (QUALITEST)*. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <https://destinet.eu/resources/...-various-target-groups/qualitest-manual-evaluating-quality-performance-your-tourist-destination-and>
- Euroopan komissio (2013). *Euroopan matkailun indikaattorijärjestelmä – työkalupaketti*. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2015/01/ETIS-opas.pdf>
- Euroopan komissio (2019). *Sustainable cultural tourism. Report of the OMC (Open Method of Coordination) working group of member states' experts. Executive summary*. Haettu 18.3.2020 osoitteesta <https://op.europa.eu/fi/publication-detail/-/publication/1aeff746-2255-11ea-af81-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF>
- Euroopan unioni (2019). *Euroopan unionin neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätöslauselma kestävä kehityksen kulttuuriulottuvuudesta 2019/C 410/01*. Haettu 18.3.2020 osoitteesta <https://op.europa.eu/fi/publication-detail/-/publication/6b6c4f71-17f8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1>
- Finlex (2018). 50/2018 Valtioneuvoston asetus kulttuuriperinnön yhteiskunnallisesta merkityksestä tehdystä Euroopan neuvoston puiteyleissopimuksesta. Haettu 10.2.2020 osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2018/20180050>
- Haataja, J. (2013). Joukkojen tiede ja tieteilijöiden joukko – yhteinen ponnistus tulevaisuuteen. *Tieteessä tapahtuu*, 31(6), 1–2. Haettu 20.2.2020 osoitteesta <https://journal.fi/tt/article/view/8987/6542>
- Hall, C. M. (2013). *Tourism and Green Growth? Sustainable Destination Development* –seminaari 10.10.2013, Lapin yliopisto.
- Hiltunen, J. (2018). LiDAR-skannaus mullistaa käsitykset muinaisesta Amerikasta. Haettu 10.2.2020 osoitteesta <https://antroblogi.fi/2018/04/lidar-skannaus-mullistaa-kasitykset-muinaisesta-amerikasta/>
- ICOMOS (1999). *International Cultural Tourism Charter. Managing Tourism at Places of Heritage Significance*. Haettu 29.11.2019 osoitteesta https://eur02.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.icomos.org%2Fimages%2FDOCUMENTS%2FCharters%2FINTERNATIONAL_CULTURAL_TOURISM_CHARTER.pdf&data=02%7C01%7Csoile.veijola%40ulapland.fi%7Cac1423e19906468ad41208d75d-3db95d%7C4c60a66f0a8d446e9ac0836a00d84542%7C0%7C1%7C637080392000181346&sdata=So5ZgEkq9hm%2BSf1ImoD4lcvHliCivatx69aJlk3%2Fzl%3D&reserved=0
- IPCC (2018). *Global Warming of 1.5c*. Haettu 12.4.2019 osoitteesta https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2018/07/SR15_SPM_version_stand_alone_LR.pdf
- Jänkälä, S. (2018). *Kevään 2018 toimialojen näkymät: Matkailu*. Työ- ja elinkeinoministeriö. Haettu 28.2.2019 osoitteesta <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201803145998>
- Jänkälä, S. (2019). *Matkailun toimialaraportti*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019: 3. Haettu 8.7.2019 osoitteesta http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161292/TEM_3_2019_Matkailun_toimialaraportti.pdf
- Kugapi, O., Höckert, E., Lüthje, M., Mazzullo, N. & Saari, R. (2019). *Kohti kulttuurisensitiivistä matkailua – Suomen Lappi*. Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin julkaisuja. Haettu 25.11.2019 osoitteesta https://lauda.ulapland.fi/bitstream/handle/10024/64013/Kohti_kulttuurisensitiivist%c3%a4_matkailua.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Kulttuuripolitiikan tutkimuskeskus Cupore (2019). *Taide- ja kulttuurifestivaalien vaikuttavuus – Opetus- ja kulttuuriministeriön harkinnanvaraiset valtionavustukset festivaaleille vuonna 2018*. Cuporen verkkojulkaisuja 52. Haettu 19.2.2020 osoitteesta https://www.cupore.fi/images/tiedostot/2019/cupore_festivaaliraportti_2019.pdf
- Kyyrö, K. (ei vl.) *Nykymittarit. Tausta-aineisto. MAMOMI-hanke*.
- Lehtimäki, M. (2013). *Kulttuurista särmää matkailun kehittämiseen. Culture Finland – kulttuurimatkailun kato-ohjelma*. Haettu 10.2.2020 osoitteesta http://www.luovasuomi.fi/www.luovasuomi.fi/file_attachment/get/CF_KulttuuristaS%C3%A4rm%C3%A4%C3%A4MatkailunKehitt%C3%A4miseen_2013_ML12b62.pdf?attachment_id=1157
- Luonnontila.fi. (2014). *Indikaattorit*. Haettu 9.10.2019 osoitteesta www.luonnontila.fi/fi/indikaattorit

- Luonnontila.fi. (ei vl.) Kulttuurimaiden linnut. Haettu 7.2.2020 osoitteesta <https://www.luonnontila.fi/fi/eli-nymparistot/rakennetut-ymparistot/rk3-kulttuurimaan-linnut>
- Maanmittauslaitos (ei vl.). Struven ketju maapallon mittanauhana. Haettu 11.4.2019 osoitteesta <https://www.maanmittauslaitos.fi/struvenketju>
- Maanmittauslaitos (ei vl.). Laserkeilausaineisto. Haettu 10.2.2020 osoitteesta <https://www.maanmittauslaitos.fi/kartat-ja-paikkatieto/asiantuntevalle-kayttajalle/tuotekuvaukset/laserkeilausaineisto>
- Malaska, P. (1994). Kestävä kehitys. Raportti määritelmää pohtineen työryhmän keskusteluista 18. huhtikuuta 1994. Haettu 25.8.2019 osoitteesta <https://kestavakehitys.fi/documents/2167391/2186383/Professori+Pentti+Malaskan+johtaman+ty%C3%B6ryhm%C3%A4n+laatima+muistio+kest%C3%A4v%C3%A4n+kehityksen+m%C3%A4%C3%A4ritelm%C3%A4st%C3%A4/28316bb9-f140-4560-bdf0-e6053e5bec16/Professori+Pentti+Malaskan+johtaman+ty%C3%B6ryhm%C3%A4n+laatima+muistio+kest%C3%A4v%C3%A4n+kehityksen+m%C3%A4%C3%A4ritelm%C3%A4st%C3%A4.pdf>
- Metsähallitus (2016). *Kestävän matkailun periaatteet – Kansallispuistot, luonto- ja historiakohteet sekä maailmanperintökohteet*. Haettu 20.3.2020 osoitteesta <https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Esitteet/kestavan-matkailun-periaatteet.pdf>
- Metsähallitus (2017a). *Repoveden luontomatkailusuunnitelma – Repovesi 2025*. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <https://julkaisut.metsa.fi/julkaisut/show/2108>
- Metsähallitus (2017b). Metsähallitus kulttuuriperinnön kartoittajana. Haettu 10.2.2020 osoitteesta <https://www.metsa.fi/kulttuuriperinnonkartoitus>
- Metsähallitus (2019). Luonnonvarasuunnittelu. Haettu 7.1.2020 osoitteesta <http://www.metsa.fi/luonnonvarasuunnittelu>
- Metsähallitus (2020). Käyntimääriä suojelu- ja retkeilyalueilla sekä asiakaspalvelupisteissä. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <http://www.metsa.fi/kayntimaarat>
- Metsähallitus (ei vl.) Hankkeet. Haettu 7.2.2020 osoitteesta <http://www.metsa.fi/hankkeet>
- Mittauspaja, järjestäjinä MAMOMI-hanke (MTI/Lapin yliopisto) ja Matkailun arktinen ekosysteemi -hanke (Lapin liitto), Rovaniemi 13.3.2019.
- Museovirasto (2010). *Talon tarinat – Rakennushistoria selvitysopas*. Museoviraston rakennushistorian osaston ohjeita ja oppaita 4. Haettu 20.2.2020 osoitteesta <https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/talon-tarinat-opas.pdf>
- Museovirasto (2019). Tilastokortti 2/2018: Museokäynnit vuonna 2018. Haettu 28.2.2020 osoitteesta <https://www.museotilasto.fi/tiedostot/museovirasto/files/Tilastokortti2.pdf>
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (2016). *Taide- ja kulttuurifestivaalit – vahvistuva kulttuurinen voimavara. Esitys toimintaohjelmaksi vuosille 2017–2025*. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2016:42. Haettu 20.2.2020 osoitteesta <https://minedu.fi/julkaisu?pubid=URN:ISBN:978-952-263-437-5>
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (ei vl.). *Uusi arkkitehtuuripoliittinen ohjelma*. Haettu 10.3.2020 osoitteesta <https://minedu.fi/arkkitehtuuripoliittinen-ohjelma>
- Saamelaiskäräjät (2018). *Vastuullisesti ja eettisesti kestävän saamelaismatkailun toimintaperiaatteet*. Haettu 24.10.2019 osoitteesta https://www.samediggi.fi/wp-content/uploads/2018/11/Vastuullisen-ja-eettisesti-kestavan-saamelaismatkailun-toimintaperiaatteet_hyvaksytty_24092018-3.pdf
- Sievänen, T., Eskelinen, P., Lehtoranta, V., Nummelin, T., Pellikka, J., Pouta E. & Tyrväinen, L. (2017). *Luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun tilastoinnin kehittäminen*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 84/2017. Haettu 30.11.2019 osoitteesta <https://tietokayttoon.fi/julkaisu?pubid=23402>
- Sievers, K. (ei vl.) Matkakohteen mittareita. Tausta-aineisto. MAMOMI-hanke. Suomenlinna (ei vl.) Mittaaminen ja seuranta. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <https://www.suomenlinna.fi/maailmanperinto/kestava-matkailu/mittaaminen-ja-seuranta/>
- Suomenlinnan hoitokunta (ei vl.) Hoito- ja käyttösuunnitelma. Haettu 22.3.2020 osoitteesta <https://www.slhk.fi/suomenlinnan-hoito-ja-kayttosuunnitelma/>
- Suomenlinnan hoitokunta ja Suomen maailmanperintökohteiden yhdistys (2019). *Suomenlinnan kävijätutkimuksen tiivistelmä 2018*. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/frantic/suomenlinna/2019/07/09140234/Suomenlinnan-kavijatutkimus-tiivistelma-2018.pdf>
- Suomen maailmanperintökohteiden yhdistys (ei vl.) Suomen maailmanperintökohteiden kävijätutkimus-hanke 2017–2019. Haettu 17.12.2019 osoitteesta <https://www.maailmanperinto.fi/wp-content/uploads/Suomen-maailmanperint%C3%B6kohteiden-k%C3%A4vij%C3%A4tutkimushanke-2017-2019-tiivistelm%C3%A4.pdf>
- Suomen museoliitto (2019). Museoiden kävijämäärät kasvoivat maltillisesti. Tiedote 31.1.2019. Haettu 28.11.2019 osoitteesta <https://www.museoliitto.fi/uutiset.php?aid=13752>
- Suomen virallinen tilasto (2019). Suomalaisten matkailu 2018. Haettu 18.2.2020 osoitteesta https://www.stat.fi/til/smat/2018/smat_2018_2019-03-28_tie_001_fi.html
- Suomen virallinen tilasto (2020). Majoitustilasto. Haettu 27.4.2020 osoitteesta http://www.stat.fi/til/matk/2019/matk_2019_2020-04-08_tie_001_fi.html
- Suomen ympäristökeskus [SYKE] (2017). Seurantatiedot. Haettu 17.10.2019 osoitteesta https://www.syke.fi/FI/Avoin_tieto/Seurantatiedot

- Tilastokeskus (ei vl.) Reliabiliteetti. Haettu 7.2.2020 osoitteesta <https://www.stat.fi/meta/kas/reliabiliteetti.html>
- Tilastokeskus (ei vl.) Validiteetti. Haettu 7.2.2020 osoitteesta <https://www.stat.fi/meta/kas/validiteetti.html>
- Tilastokeskus (ei vl.) Huoneiden käyttöaste. Haettu 6.7.2020 osoitteesta <https://www.stat.fi/meta/kas/huone-kaytaste.html>
- Tilastopalvelu Rudolf (2020). Business Finland. Haettu 5.2.2020 osoitteesta <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/tutkimukset-ja-tilastot/tilastopalvelu-rudolf/>
- Toivonen, H. (2019). Matkailu on tuonut mukanaan ympäristöongelmia: "Jos pieneen tuhannen asukkaan kylään Lapissa tulee yhtäkkiä bussilasteittain ihmisiä, voi kylän elämään tulla aika iso muutos". Lapin Kansa, 16.8.2019. Haettu 20.11.2019 osoitteesta <https://www.lapinkansa.fi/matkailu-on-tuonut-mukanaan-ymparistoongelmia-jos/176365>
- Träskelin, H., Louekari, O., Oikarinen-Mäenpää, M. ja Tervo-Kankare, K. (2018). Land of National Parks. *Kestävän matkailun opas*. Oulun yliopisto ja Metsähallitus, Kuusamo. Haettu 17.10.2019 osoitteesta https://www.ruka.fi/sites/default/files/kestavan_matkailun_opas_2018.pdf
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2018). Sustainability is Cool in Arctic Tourism, Sapporo, 28.6.2018 -seminaarin raportti. Haettu 4.9.2019 osoitteesta <https://tem.fi/sapporo-28062018>
- Unesco (2005). *Basic Texts of the 1972 World Heritage Convention*. Haettu 24.6.2019 osoitteesta <http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-562-4.pdf>
- Unesco (2010). Teaching and learning for a sustainable future. Haettu 28.11.2019 osoitteesta http://www.unesco.org/education/tlsf/mods/theme_gs/mod0a.html
- Unesco (ei vl.) Struve Geodetic Arc. Haettu 29.11.2019 osoitteesta <http://whc.unesco.org/en/list/1187/>
- Unesco (ei vl.) UNESCO World Heritage Sustainable Tourism Toolkit. Haettu 17.12.2019 osoitteesta <http://whc.unesco.org/sustainabletourismtoolkit/how-use-guide>
- Unesco (ei vl.) Culture for Sustainable development. Haettu 21.2.2020 osoitteesta <https://en.unesco.org/themes/culture-sustainable-development>
- United Nations Division for Sustainable Development (2019). Sustainable tourism. Haettu 24.4.2019 osoitteesta <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletourism>
- UNWTO (2016). *2016 Annual Report*. Haettu 24.10.2019 osoitteesta https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2622annual_report_2016_web_0.pdf
- UNWTO (2017). *Measuring Sustainable Tourism: A call for Action – Report of the 6th International Conference on Tourism Statistics, Manila, Philippines, 21 – 23 June 2017*. Haettu 19.11.2019 osoitteesta <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418954rist-arrivals-reach-14-billion-two-years-aheadforecasts>
- UNWTO (2019). International Tourist Arrivals Reach 1.4 billion Two Years Ahead of Forecasts. Press Release 21.1.2019. Haettu osoitteesta <http://www2.unwto.org/pressrelease/2019-01-21/international-tou>
- UNWTO (2020). International tourism growth continues to outpace the global economy. Haettu 27.4.2020 osoitteesta <https://www.unwto.org/international-tourism-growth-continues-to-outpace-the-economy>
- Vairimaa, R. (2019). Harvemmin, lähemmäs, sesongin ulkopuolella — matkailun on muututtava. Helsingin yliopiston Yliopisto-lehti 4.11.2019. Haettu 27.11.2019 osoitteesta <https://www.helsinki.fi/fi/uutiset/kesta-va-kehitys/harvemmin-lahemmas-sesongin-ulkopuolella-matkailun-on-muututtava>
- Valtioneuvoston kanslia (ei vl.) Mitä on kestävä kehitys? Haettu 7.2.2020 osoitteesta <https://kestavakehitys.fi/kestava-kehitys>
- Vastuumatka -verkostoitusseminaari. Vastuullista suunnittelua ja kestäviä toimintamalleja kaupunki-maaseutu- ja luontoympäristöjen matkailulle. 12.12.2019, Lapin yliopisto.
- Verohallinto (2016). Talkootyön verotus. Haettu 11.3.2019 osoitteesta https://www.vero.fi/yritykset-ja-yhteisot/tietoa-yritysverotuksesta/tuloverotus/yhdistys-ja-saatio/talkootyon_verotus_yhdistys_ja_saati/
- Visit Finland (2018). Matkailu vientialana -infograafi. Haettu 4.9.2019 osoitteesta <https://www.businessfinland.fi/contentassets/b3958186712d4f0d9a748de0304682cc/matkailu-2018-vientialana-infograafi.pdf>
- Visit Finland (2019a). *Matkailun kehitys 2018*. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <https://www.businessfinland.fi/495239/contentassets/65a2dc680c4749ea9695b48d5f214280/yopymisten-kehityskatsaus-2018.pdf>
- Visit Finland (2019b). *Visit Finland matkailijatutkimus 2018*. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <https://www.businessfinland.fi/499c03/contentassets/f3b843d2ffe643669b359ae52317738d/visit-finland-matkailijatutkimus-2018.pdf>
- Visit Finland (ei vl.) Sustainable travel Finland. Haettu 20.11.2019 osoitteesta <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland/>
- Unesco (2001). *UNESCO Universal Declaration on Cultural Diversity*. Haettu 24.6.2019 osoitteesta http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13179&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
- WCED (1987). *Our common future*. (World Commission on Environment and Development.) Oxford: Oxford University Press.
- WTO (2004). Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations. A Guidebook. Haettu 12.4.2019 osoitteesta <http://www.adriaticgreenet.org/icareforeurope/wp-content/uploads/2013/11/Indicators-of-Sustainable-Development-for-Tourism-Destinations-A-Guide-Book-by-UNWTO.pdf>

- Ympäristöministeriö (2013). *Kulttuuriympäristö vaikutusten arvioinnissa*. Suomen ympäristö 14/2013. Haettu 2.12.2019 osoitteesta https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/42296/SY_14_2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ympäristöministeriö (2018). Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Haettu 20.2.2020 osoitteesta https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnitteluja_rjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet
- Ympäristöministeriö (2019). Helmi-elinympäristöohjelma vahvistaa luonnon monimuotoisuutta. Haettu 10.1.2019 osoitteesta <https://www.ym.fi/helmi>

Tornionjokilaaksosta kertovat kulttuurihistorialliset lähteet

- Acerbi, G. (1953). *Matka halki Suomen v. 1799. Suecia koskeva osa teoksesta Travels through Sweden, Finland and Lapland to the North Cape*. Suom. Hannes Korpi-Anttila. Esipuheen kirj. Kustaa Vilks. Helsinki: WSOY. (alkuperäispainos 1802)
- Acerbi, G. (1963). *Matka Lapissa v. 1799. Lappia koskeva osa teoksesta Travels through Sweden, Finland and Lapland to the North Cape*. Suom. Kaarle Hirvonen. Johdannon kirj. Roberto Wis. Porvoo: WSOY. (alkuperäispainos 1802)
- Alatornion kirkko ympäristöineen (2009). *Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY*. Haettu 11.4.2019 osoitteesta rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1651
- Arrela, V. (1970). Väylä ja Väylänvarren historiaa. *Kaunis Suomi. 2, Kuusamo–Lappi. Luontoa ja nähtävyyksiä matkailijan ja retkelijän silmin*. Toim. Vesa Mäkinen et al. Porvoo, Helsinki: WSOY, 105–108, 113–121.
- Arvokkaat maisema-alueet. *Maisema-aluejärjestelmän mietintö II* (1992). Helsinki: Ympäristöministeriö. Haettu 12.4.2019 osoitteesta hdl.handle.net/10138/29087
- Baudelaire, C. (1982). *Pariisin ikävä. 2. tark. painos*. Suom. Väinö Kirstinä ja Eila Kostamo. Jälkilauseen kirj. Väinö Kirstinä. Hämeenlinna: Karisto. (alkuperäispainos *Le Spleen de Paris*, 1869)
- Clarke, E. D. (1997). *Matka Lapin perukoille 1799. Edward Daniel Clarken matka Hampurin, Kööpenhaminan ja Tukholman kautta Tornioon ja Enontekiölle kesällä 1799*. Suom. sekä johdannolla ja selityksin varustanut Jorma Ojala. IdeaNova. (alkuperäispainos *Travels in Various Countries of Europe, Asia and Africa. Part the Third, Scandinavia, Section the First*, 1819)
- Haatanen, M. (1956). Tornionjokilaakso. *Meidän maa. Suomi sanoin ja kuvin*. Toim. Antti J. Aho. 3. painos. Porvoo, Helsinki: WSOY, 793–832.
- Hakulinen, K. (1986). Skjöldebrandista, hänen matkastaan ja myöhemmistä vaiheistaan. *Piirustusmatka Suomen halki Nordkapille 1799*. Kirj. ja kuv. A. F. Skjöldebrand. Suom. sekä johdannon ja selitykset kirj. Kerkko Hakulinen. Porvoo, Helsinki, Juva: WSOY, 11–30.
- Hautajärvi, H. (2014). *Autiotuvista lomakaupunkeihin. Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria*. Aalto-yliopiston julkaisusarja Doctoral Dissertations 31/2014. Helsinki: Aalto-yliopiston taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, Arkkitehtuurin laitos, Arkkitehtuurin historia; Aalto ARTS Books. Kirjan verkkoversio: aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/19766
- Heljala, M. & Seppälä, S.-L. (2012). *Joen ja meren rajakaupunki. Tornion kulttuuriympäristöohjelma*. Suomen ympäristö 36/2012. Helsinki: Ympäristöministeriö.
- Hirn, S. (1987a). Aavasaksa ja keskiyön aurinko. *Finlandia. Otavan iso maamme kirja. 9, Lappi*. Toim. Kalevi Rikinen, Hannes Sihvo. Helsinki: Otava, 158.
- Hirn, S. (1987b). Suomi matkailumaana vuoteen 1887. *Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia*. Sven Hirn, Erkki Markkanen. Helsinki: Matkailun edistämiskeskus; Suomen Matkailuliitto, 8–145.
- Husa, J. & Teeriahio, J. (2015). *Luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Lapissa*. Helsinki: Ympäristöministeriö; Suomen ympäristökeskus. Haettu 14.4.2019 osoitteesta core.ac.uk/download/pdf/33736831.pdf
- Huusko, J. (1983). Lapin suomalainen kulttuurimaisema. *Lappi. 1, Suuri, kaunis, pohjoinen maa*. Toim. Martti Linkola et al. Hämeenlinna: Karisto, 100–101.
- Inha, I. K. (1909). *Suomen maisemia*. Näkemänsä mukaan kuvaillut I. K. Inha. Porvoo: WSOY.
- Kansallismaisema* (1993). Toim. Lauri Putkonen. Helsinki: Ympäristöministeriö.
- Kansallismaisemat. *Ympäristöministeriö*. Haettu 11.4.2019 osoitteesta ymparisto.fi/fi-fi/Luonto/Maisemat/Kansallismaisemat
- Kolarin vanha kirkko ja tapuli (2009). *Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY*. Haettu 11.4.2019 osoitteesta rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4408
- Korhonen, T. (1988). Kansanomaiset rakennustaide keskialalta 1800-luvun lopulle. *Ars. Suomen taide 2*. Toim. Salme Sarajas-Korte. Espoo: Weilin + Göös, 16–47.
- Kulttuuriympäristöohjelmat - Lappi. *Ymparisto.fi. Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu*. Haettu 13.4.2019 osoitteesta [ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Elinymparisto/Kulttuuriymparisto/Kulttuuriympariston_hoidon_keinot/Kulttuuriymparistoohjelmat/Kulttuuriymparistoohjelmat__Lappi\(31383\)](http://ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Elinymparisto/Kulttuuriymparisto/Kulttuuriympariston_hoidon_keinot/Kulttuuriymparistoohjelmat/Kulttuuriymparistoohjelmat__Lappi(31383))

- Lapin maisemat. *Ymparisto.fi*. Haettu 15.4.2019 osoitteesta ymparisto.fi/fi-FI/Lapinmaisemat
- Lapin rakennusperintö. *Sámi leana huksenárbi. Byggtraditionen i Lappland. Lapland's Building Tradition* (1984). Toim. Jorma Huusko et al. Oulu: Lapin läänin rakennusperinne.
- Mantila, H. (2000). Meänkieli, yksi Ruotsin vähemmistökielistä. *Kielikello* 3/2000. Haettu 11.4.2019 osoitteesta kielikello.fi/-meankieli-yksi-ruotsin-vahemmistokielista
- Markkanen, E. (1987). Harvojen harrastuksesta kansan huviksi 1887–1987. *Tuhansien järvien maa. Suomen matkailun historia*. Sven Hirn, Erkki Markkanen. Helsinki: Matkailun edistämiskeskus; Suomen Matkailuliitto, 148–382.
- Matkasuuntia Suomessa*. 1–4. (1888–1890). Helsinki: Suomen Matkailijayhdistys.
- Ojala, J. (1990). Edward Daniel Clarke ja hänen suuri matkansa. *Matka Suomen halki Pietariin 1799. Edward Daniel Clarcken matka Suomessa talvella 1799–1800*. Edward Daniel Clarke. Suom. sekä johdannolla ja selityksin varustanut Jorma Ojala. Helsinki: WSOY, 9–28.
- Onnela, S. (1985a). Lapin asutus- ja väestöhistoriaa 1600-luvun asutusplakaateista alkaen. *Lappi. 4, Saamelais-ten ja suomalaisten maa*. Toim. Martti Linkola et al. Hämeenlinna: Karisto, 234–261.
- Onnela, S. (1985b). Lappi Pohjoiskalotin osana 1600-luvulta 1900-luvulle. *Lappi. 4, Saamelaisten ja suomalaisten maa*. Toim. Martti Linkola et al. Hämeenlinna: Karisto, 358–375.
- Pettersson, L. (1986). *Tornion kirkko ja kellotapuli*. Oulu: Pohjoinen.
- Putkonen, L. (1993). Aavasaksa ja Tornionjokilaakso. *Kansallismaisema*. Toim. Lauri Putkonen. Helsinki: Ympäristöministeriö, 56–57.
- Poutvaara, M. (1964). *Tornionlaakso*. Tampere: Artko.
- Pöykkö, K. (1989). Kemijokivarren vanhasta talonpoikaisarkkitehtuurista, sen taustatekijöistä ja vaikutteista. *Totto 15*. Toim. Eero Maunu, Elli Mäkipelä, Irma Naukkarinen, Antti Ruokanen, Eeva-Liisa Tolvanen. Rovaniemi: Kotiseutuyhdistys Rovaniemen Totto, 13–17.
- Skjöldebrand, A. F. (1986). *Piirustusmatka Suomen halki Nordkapille 1799*. Suom. sekä johdannon ja selitykset kirj. Kerkko Hakulinen. Porvoo, Helsinki, Juva: WSOY. (alkuperäispainos *Voyage pittoresque au Cap Nord*, 1801–1802)
- Tiitta, A. (1994). *Harmaakiven maa. Zacharias Topelius ja Suomen maantiede*. Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk 147. Helsinki: Suomen Tiedeseura.
- Topelius, Z. (1845–1852). *Finland framställt i teckningar*. Plancherna från Ader & Dietz i Dresden. Helsingfors: A. W. Gröndahl & A. C. Öhman.
- Tornionlaakson kulttuuriympäristö. *Tornionlaakson maakuntamuseo*. Haettu 25.4.2019 osoitteesta www.tornio.fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/tornionlaakson-maakuntamuseo
- Tornionlaakson Neuvosto*. Haettu 11.4.2019 osoitteesta tornedalen.org
- Vaattovaara, J. (2003). Jaettu kieli, meän kieli. *Lappi. Maa, kansat, kulttuurit*. Toim. Ilmo Massa, Hanna Snellman. Helsinki: SKS, 46–47.
- Vahtola, J. (1977). Magnuksesta Tayloriin: Tornion alue Eurooppalaisessa katsannossa 1800-luvun puolivälin tienoille mennessä. *Faravid. Pohjois-Suomen historiallisen yhdistyksen vuosikirja 1*. Toim. Jouko Vahtola. 2. korjattu painos. Tornio: Pohjois-Suomen historiallinen yhdistys, 42–109.
- Vahtola, J. (1983). Maailmanmatkaajia Lapissa. *Lappi. 1, Suuri, kaunis, pohjoinen maa*. Toim. Martti Linkola et al. Hämeenlinna: Karisto, 135–161.
- Vahtola, J. (1985). Suomalaisen asutuksen synty ja kehitys Lapissa. *Lappi. 4, Saamelaisten ja suomalaisten maa*. Toim. Martti Linkola et al. Hämeenlinna: Karisto, 208–233.
- Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet. *Ympäristöministeriö*. Haettu 11.4.2019 osoitteesta ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Maisemat/Arvokkaat_maisemaalueet
- Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY (2009). Haettu 12.4.2019 osoitteesta rky.fi

TIETOKAYTTOON.FI

